



Facultad de Filosofía y Letras

Máster en Interuniversitario en Historia Moderna:
"Monarquía de España, siglos XVI-XVIII"

**El control del tráfico marítimo en tiempos de guerra:
Laredo en el contexto de la Guerra de los Treinta Años**

*Trade control in war times:
Laredo in the context of the Thirty Years War*

Autora
Marta Insua López

Director
Tomás Antonio Mantecón Movellán

Curso 2019 / 2020

*Ser la mercancía importantissima en la Republica, quien lo puede negar?*¹

¹ GÓMEZ TEXADA DE LOS REYES, Cosme. *El filósofo: ocupacion de nobles y discretos contra ... la ociosidad sobre los libros de cielo y mundo, meteoros, paruos naturales, ethica, economia, politica de Aristoteles, y Esfera de Sacro Bosco: tratanse estas materias con rigor escolástico y diuidense en dos libros, Filosofo natural, y Filosofo moral*. BNE U/642. 1650. Disponible en: <http://bdh-rd.bne.es/viewer.vm?id=0000090841&page=1>.

RESUMEN

El objetivo del presente trabajo es el de analizar y explicar las características generales del intercambio de mercaderías que venían del extranjero y los sistemas empleados para el control del comercio marítimo, permitiéndonos conocer más detenidamente condiciones (posibilidades y límites) con las que se hallaban los mercaderes extranjeros procedentes de potencias aliadas de la Monarquía Hispánica en tiempos de guerra y cuál era su función como intermediarios, no sólo fuera sino también dentro de la Península Ibérica. Todo ello permitirá explicar rasgos y concreciones del fraude comercial y del contrabando, de la principal preocupación del fisco por obtener ingresos y del tratamiento de las mercancías extranjeras que llegaban a España.

Para la elaboración del trabajo se han seleccionado pleitos procedentes del Corregimiento de Laredo que se dieron en el contexto de la Guerra de los Treinta Años. Esta documentación no sólo permite ilustrar la dinámica de las relaciones comerciales exteriores de la Monarquía Hispánica, sino también facilitan la comprensión de los mecanismos de control de mercaderías y, finalmente, la compleja relación que existía entre agentes de la ley, mercaderes, funcionarios y otros.

PALABRAS CLAVE: Control del comercio marítimo – contrabando – fraude – Corregimiento de Laredo – siglo XVII

ABSTRACT

This research analyses the main characteristics of the exchange of merchandise that came from abroad and the systems used to control maritime trade. This will allow us to learn more about the difficulties (or facilities) that foreign merchants (mainly from allied powers of the Hispanic Monarchy) in times of war encountered and what was their role as intermediaries of the maritime traffic projected both outside and within the Iberian Peninsula. As a first result, on one hand, this research will point out how commercial fraud was and, on the other hand, how smuggling was produced; also how the main concern of the treasury was implemented to obtain income and, lastly, the treatment of foreign merchandise arriving in Spain.

Lawsuits from the first judicial instance at the corregimiento of Laredo that took place of coastal controlling in the context of the Thirty Years' War are closely analysed here. This will allow the explanation of how the dynamics of the foreign commercial relations of the Hispanic Monarchy were as well as how merchandise control mechanisms were and, lastly, the nature and varieties of the complex relationships that existed between law enforcement officers, merchants, officials and others.

KEYWORDS: *control maritime trade – contraband – fraud – corregimiento of Laredo – Seventeenth century*

ÍNDICE

Introducción.....	1
1. Laredo y el contexto de la Guerra de los Treinta Años	10
1.1. Las relaciones exteriores durante el reinado de Felipe IV	10
1.2. Laredo en el reinado de Felipe IV.....	15
2. La organización del contrabando.....	25
2.1. Las mercaderías	29
2.2. El transporte	35
2.3. El fraude.....	38
3. Los instrumentos de control	43
3.1. Los oficiales encargados del control del contrabando	44
3.2. Las visitas de inspección de navíos	45
3.3. La vara de justicia en los puertos	48
3.4. La Junta del Almirantazgo y sus ámbitos de influencia	57
4. Intereses contrastados en torno al contrabando	61
4.1. Los abusos de los oficiales reales	62
4.2. Los intereses de los mercaderes	64
4.3. La Corona y la guerra económica	67
4.4. La Corona pasa a la acción	70
Conclusiones.....	73
Anexos	76
1. Mapa del estuario del Asón, bahía de Santoña y ría de Treto, con la villa de Laredo a la entrada del estuario	76
2. Contenido de los documentos	77
Fuentes.....	79
Manuscritas	79
Impresas	79
Bibliografía.....	82

INTRODUCCIÓN

En el marco de la llamada Guerra de los Treinta Años fueron varios los conflictos que se produjeron entre Felipe IV y otros monarcas, y dada la importancia del mar y del Canal de la Mancha como punto de encuentro de todas estas potencias y como nuevo centro económico, resulta comprensible que el elemento económico-comercial tuviera una importante incidencia en las decisiones políticas de la Monarquía hispánica. Las continuas represalias y prohibiciones de comerciar con el enemigo incidieron de manera indirecta en la búsqueda de subterfugios con el fin de que los flujos mercantiles siguieran su curso y las mercaderías llegasen a los puertos correspondientes.

El presente trabajo tiene por objetivo analizar y explicar los rasgos del control del comercio exterior marítimo y los sistemas empleados que se emplearon para llevarlo a cabo y mantenerlo, sobre todo, en tiempos de guerra. Para ello se ha considerado oportuno focalizar la atención en el caso de uno de los puertos más relevantes de las Cuatro Villas, lo cual nos permitirá conocer más detenidamente los límites y posibilidades con que se hallaban los mercaderes extranjeros procedentes de las potencias aliadas o neutrales de la Monarquía hispánica a la hora de comerciar en estos espacios locales y sus *hinterlands* y cuál era su función como intermediarios.

El estudio de estas cuestiones nos introducirá en el mundo del fraude y del contrabando permitiéndonos tratar los principales rasgos. Se hablará asimismo de la preocupación de la Monarquía por controlarlo y obtener ingresos para el fisco y del tratamiento de los barcos y de las mercancías extranjeras que llegaban a España.

Para la elaboración de este trabajo se han empleado pleitos de Corregimiento de Laredo que se dieron entre 1621 y 1648 y que se conservan entre los expedientes generales de comercio y contrabando de la sección *Corregimiento de las Cuatro Villas de la Costa de la Mar* procedentes del Archivo Histórico Provincial de Cantabria. Ahora

bien, aunque los ejemplos que aquí van a ser tratados se circunscriban al puerto y villa de Laredo, esto no deja de ser un caso que precisará de ulteriores investigaciones más globales, porque delimitar cualquier estudio sobre el comercio exterior, y más para aquellos tiempos, a un entorno o espacio geográfico así de concreto puede resultar singular. El tráfico era más complejo y dinámico, obviamente, y en el caso de los puertos cantábricos, como fronteras marítimas que eran, resultaba aún más patente su marcado carácter de nudo entre lo local y lo internacional a partir de las conexiones y relaciones con el extranjero. De modo que, aunque se parte inicialmente de un enfoque local o regional, resultará necesario comprenderlo dentro de un marco más amplio y general como es el Atlántico septentrional.

Laredo, a pesar de tener un buen puerto, en el siglo XVII tuvo un comercio limitado en buena medida por la cercanía y competencia de Bilbao. Aun así, su situación estratégica en el litoral cantábrico, además de suscitar su vinculación con el mundo marítimo desde temprano, no pasó desapercibida ni para los españoles ni para los extranjeros. Por tanto, éste será el punto de partida que permitirá y justificará el estudio de los sistemas de control de las relaciones comerciales exteriores y, por ende, de otras cuestiones estrechamente relacionadas como las del fraude y el contrabando, los intereses de las partes que intervenían en todo el proceso o la compleja relación que existía entre agentes de la ley, mercaderes, funcionarios y otros.

Varios historiadores han afirmado que la sociedad del Antiguo Régimen fue extremadamente pleiteadora², lo que ha dejado una gran cantidad de documentación judicial disponible que facilita el estudio de muy diversos aspectos históricos. Como se

² KAGAN, Richard. *Pleitos y pleiteantes en Castilla 1500-1700*. Salamanca: Junta de Castilla y León, Conserjería de Cultura y Turismo, 1991; cit. en PAJARES GONZÁLEZ, Álvaro. “Corrupción y anticorrupción en el gobierno municipal de ámbito señorial en la Edad Moderna” en GIL MARTÍNEZ, Francisco y VILLARREAL BRASCA, Amorina. *Estudios sobre la corrupción en España y América (siglos XVI-XVIII)*. Almería: Universidad de Almería, 2017, pp. 305.

puede observar a través de los pleitos del Corregimiento de Laredo, éstos no solo sirven para ilustrar la dinámica de las relaciones comerciales exteriores de la Monarquía o facilitar la comprensión de los mecanismos de control de mercaderías, sino que además informan de quiénes eran los agentes del intercambio y control. Esta documentación aporta datos detallados sobre las mercaderías, los barcos, las rutas, las redes comerciales y muchas otras cuestiones, además de incluir información oral a partir de las declaraciones de los testigos. Asimismo, muchos de estos pleitos, junto con autos, notificaciones y sentencias, contienen información adicional a partir de registros de navíos, órdenes reales, correspondencia y otros documentos que eran presentados como pruebas. En todo caso, también se ha tratado, en la medida de lo posible, de articular el análisis dentro de enfoques que integren investigaciones más globales.

En cuanto a las fuentes documentales del corregimiento de Laredo que se guardan en el Archivo Provincial de Cantabria cabe señalar que presentan un problema y es que buena parte de la documentación está sin catalogar ni inventariar y luego hay legajos que no pueden ser consultados aún por su estado de conservación. A pesar de ello, se han podido identificar y analizar algunos expedientes con información interesante sobre la materia que nos ocupa.

La documentación judicial, debido a las razones arriba enunciadas, cuenta con algunos déficits y es que no permite un análisis cuantitativo, lo que no obsta que pueda ofrecer algunos datos de este tipo. Por tanto, este tipo de fuentes no son las más adecuadas para medir la intensidad recurrente de un fenómeno como el del contrabando, aunque puede dar algunas ideas sobre la forma de organización y control. Por el contrario, además, cuenta con una enorme ventaja y es que acerca al investigador al contexto cultural, jurídico, social y de pensamiento, permitiéndole adentrarse en los juegos de

intereses, en el funcionamiento de las sociedades, dando a conocer la diversidad de escenarios y tipologías que surgían, etc.

Es más, estas fuentes pueden revelar los fraudes y contrabandos, cosa que no es sencilla, pues el contrabando rara vez dejaba huella directa en la documentación, menos aún escrita, y cuando lo hizo, casi siempre en las instituciones dispuestas para el control de la actividad, o bien en la literatura, quién sabe hasta qué punto esa información es fragmentaria y parcial. Por ello su estudio suele ser planteado a partir de la actividad judicial, legislativa y gubernativa que generó. El hecho de que las prohibiciones o restricciones comerciales se reiterasen con frecuencia indican, por normal general, que la observancia de la ley no llegaba a cumplirse y si una pena se endurecía era porque el gobierno tenía razones para ello³.

Junto con la documentación del Corregimiento de Laredo y otras fuentes impresas, dada la amplitud del trabajo y los diversos temas que trata, ha sido necesario el manejo de una bibliografía especializada que permite no sólo contextualizar la realidad analizada, sino también encajar los resultados dentro de ámbitos de conocimiento a los que puede aportar algunos detalles sobre las materias enunciadas: características de la actividad y de los mecanismos de control institucional y gubernativo. Como se podrá comprobar, este trabajo trata cuestiones relativas a las relaciones exteriores, a las instituciones, a la frontera, los puertos, los conflictos jurisdiccionales...

Para abordar la problemática del control del comercio marítimo, son dos las principales líneas historiográficas a tener en cuenta. Una más tradicional y que cuenta con una larga trayectoria, pero ni mucho menos acabada, es la centrada en los aspectos políticos y diplomáticos. Muchas de las obras integradas en este marco han partido de obras como las de Alcalá-Zamora, *España, Flandes y el mar del Norte (1618-1639)*. Su

³ ESCOBEDO ROMERO, Rafael. "El contrabando y la crisis del Antiguo Régimen en Navarra (1778-1808)". *Príncipe de Viana*, 61/221 (2000) p. 717.

estudio sobre las relaciones de España y Flandes a comienzos del siglo XVII, con un alto nivel descriptivo y numerosas cuestiones de muy diversa índole, han servido de inspiración a posteriores obras relevantes como las de Carlos Gómez-Centurión, Bernardo José García, Rafael Valladares... Los acontecimientos ocurridos en este espacio y momento han sido también motivo de estudio de historiadores extranjeros como Jonathan Israel y Robert A. Stradling⁴.

Estos trabajos plantean el problema del control, en la mayoría de los casos de manera secundaria e incluso superficial, pues se centran en exponer la política marítima y militar que se adoptó en estos años, que sin embargo es fundamental para comprender el impacto y sus consecuencias en la economía. En esta misma línea, algunos estudios han destacado la importancia de las elaboraciones doctrinales y del derecho en torno a la circulación de personas y mercancías en periodos de conflicto, con especial atención al debate sobre el libre comercio⁵. Asimismo, estrechamente relacionada con esta corriente historiográfica, se ha abordado una Historia de las Instituciones con varios estudios que han convertido a los organismos institucionales, como puede ser el Almirantazgo, en el centro o en uno de los elementos principales del argumento⁶.

⁴ ALCALÁ-ZAMORA Y QUEIPO DE LLANO, José. *España, Flandes y el Mar del Norte (1618-1639). La última ofensiva europea de los Austrias madrileños*. Barcelona: Planeta, 1975. ISRAEL, Jonathan Irvine. *The Dutch Republic and the Hispanic World 1606-1661*. Oxford: Clarendon Press, 1982. STRADLING, Robert A. *La armada de Flandes. Política naval española y guerra europea, 1568-1668*. Madrid: Cátedra, 1992. GÓMEZ-CENTURIÓN JIMÉNEZ, Carlos. *Felipe II, la empresa de Inglaterra y el comercio septentrional (1566-1609)*. Madrid: Editorial Naval, 1988. VALLADARES RAMÍREZ, Rafael. *La rebelión de Portugal: guerra, conflicto y poderes en la monarquía hispánica (1640-1668)*. Valladolid: Junta de Castilla y León, Conserjería de Educación y Cultura, 1998.

⁵ Un estudio bastante completo es el de Alloza Aparicio y Cárceles de Gea, *Comercio y riqueza en el siglo XVII*, que aborda la problemática con una variedad de temas que muestran la importancia que el comercio tuvo para la vida económica y política de la Monarquía Hispánica. Sus estudios llevan a reflexionar sobre la controversia entre el libre comercio y la protección, la concepción de riqueza en la época, la defensa del libre desenvolvimiento del comercio por parte de instituciones y mercaderes, etc. ALLOZA APARICIO, Ángel y CÁRCELES DE GEA, Beatriz. *Comercio y riqueza en el siglo XVII: estudios sobre cultura, política y pensamiento económico*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2009.

⁶ STRADLING, Robert A. *Op. cit.*; ALLOZA APARICIO, Ángel. "La junta del Almirantazgo y la lucha contra el contrabando, 1625-1643". *Espacio, Tiempo y Forma. Serie IV, Historia Moderna*, 16 (2003) pp. 217-254. DÍAZ GONZÁLEZ, Francisco Javier. "La creación de la Real Junta del Almirantazgo (1624-1628)". *Espacio, Tiempo y Forma. Serie IV, Historia Moderna*, 12 (1999) pp. 91-128. DOMÍNGUEZ ORTIZ, Antonio. "El Almirantazgo de los Países Septentrionales y la política económica de Felipe IV". *Hispania: Revista española de historia*, 27 (1947) pp. 272-290.

La otra línea historiográfica a considerar es más reciente, pero cuenta con cada vez un mayor peso y relevancia por las posibilidades que ofrece, ésta es la Historia de las Fronteras. El fenómeno de la frontera, como objeto histórico, ha suscitado numerosos trabajos gracias a su noción polisémica a partir de la gran diversidad, flexibilidad y dinamismo que ésta expresaba⁷. Esto ha permitido numerosos enfoques en los que ha predominado la perspectiva centrada en las relaciones político-diplomáticas y geoestratégicas, si bien se observa una renovada atención hacia la frontera como espacio de interacción cultural, religiosa, artística, económica... revelándose a su vez como una realidad plural que generaba ámbitos de fricción e incluso confrontación, pero también de cooperación. Así se observa a través de figuras arquetípicas tan polarizadas como las de los contrabandistas o los misioneros... al igual que con las representaciones, intercambios y diálogos, entre otros.

Mientras la Historia Militar ha tendido a mostrar el mar y la costa como límites o fronteras infranqueables frente al enemigo, la Historia de las Fronteras, a través del análisis de las relaciones comerciales en los espacios litorales, revela la escasa operatividad efectiva que tenían los enclaves marítimos para “hacer frontera”⁸. Numerosos factores, entre ellos el del contrabando, favorecido por la proximidad de la gente con fuertes vínculos, explican la inviabilidad del cierre completo de la frontera.

Sobre el contrabando, o como Carlos Martínez Shaw diría, el *comercio alternativo*⁹, en el escenario español no hay tanta bibliografía como cabría esperar para el

⁷ MERLUZZI, Manfredi. y SABATINI, Gaetano. “Introducción” en FAVARÒ, Valentina; MERLUZZI, Manfredi y SABATINI, Gaetano (eds.). *Fronteras. Procesos y prácticas de integración y conflictos entre Europa y América (siglos XVI-XX)*. Madrid: Fondo de Cultura Económica, 2017, p. 17.

⁸ TRUCHUELO GARCÍA, Susana y MANTECÓN MOVELLÁN, Tomás Antonio. “La(s) frontera(s) exteriores e interiores de la Monarquía Hispánica perspectivas historiográficas”. *Historia Crítica*, 59 (2015) pp. 20-27.

⁹ MELÓN JIMÉNEZ, Miguel Ángel. *Hacienda, comercio y contrabando en la Frontera de Portugal (siglos XV-XVIII)*. Cáceres: Cien Ediciones, 1999, p. 12.

siglo XVII¹⁰. La mayor parte se centra en el XVIII, con trabajos como el de Escobedo Romero, centrado en Navarra, o el de Agustín González Enciso, sobre el monopolio del tabaco¹¹. Hay quienes específicamente lo enfocan desde el punto de vista de la frontera, como hace Miguel Ángel Melón, mientras otros ponen de relieve la importancia de los privilegios y exenciones fiscales, como Susana Truchuelo con el caso de los puertos vascos¹².

Para el siglo XVII, cada vez hay más trabajos en torno al contrabando y su control, si bien para el caso del litoral cantábrico son más bien escasos. Hay interesantes estudios como los de Zacarias Moutoukias¹³, quien a partir del caso del Río de la Plata presta especial atención a las interacciones, comportamientos e intereses de los agentes y de las élites económicas, exponiendo la diversidad de actores que participaron en el contrabando; o los de Alloza Aparicio, cuyo enfoque está dirigido principalmente a las instituciones que lo controlaban, en especial la Junta del Almirantazgo¹⁴.

Aingeru Zabala, en referencia al comercio cantábrico, llamaba precisamente la atención sobre la falta de información que aún se observa en temas como el de las aduanas, que, salvo del País Vasco, para el resto de la cornisa cantábrica hay menos datos,

¹⁰ LÓPEZ BELINCHÓN, Bernardo José. “«Sacar la sustancia al reino». Comercio, contrabando y conversos portugueses, 1621-1640”. *Hispania: Revista española de historia*, LXI/3, 209 (2001) pp. 1017-1050.

¹¹ Por poner algunos ejemplos: ESCOBEDO ROMERO, Rafael. “El contrabando y la crisis... *op. cit.*, pp. 695-730. GONZÁLEZ ENCISO, Agustín. “Contrabando de tabaco en la Península Ibérica en el siglo XVIII” en *ESTUDIOS de historia moderna y contemporánea: homenaje a Federico Suárez Verdeguer*. Madrid: Rialp, 1991, pp. 199-210. ANGULO MORALES, Alberto. “Comercialización y contrabando de tabaco en el País Vasco”. *Vasconia: Cuadernos de Historia – geografía*, 31 (2001) pp. 21-43.

¹² TRUCHUELO GARCÍA, Susana. “Oficiales reales y locales contraventores de la legalidad comercial: ejemplos en el País Vasco litoral en el siglo XVI” en DUBERT GARCÍA, Isidro et al. (coord.). *El mar en los siglos modernos. O mar nos séculos modernos*. Vol. 2. Santiago de Compostela: Xunta de Galicia, 2009, pp. 427-438.

¹³ Según Moutoukias, en las transacciones que se dan dentro de los lazos sociales hay contratos implícitos, que según el derecho contractual contienen sanciones que permiten las desviaciones de la norma. MOUTOUKIAS, Zacarias. “Negocios y redes sociales: modelo interpretativo a partir de un caso rioplatense (siglo XVIII)”. *Cahiers du monde hispanique et luso-brésilien Caravelle*, 67 (1997) pp. 37-55. MOUTOUKIAS, Zacarias. “Burocracia, contrabando y autotransformación de las élites Buenos Aires en el siglo XVII”. *Anuario del IEHS: Instituto de Estudios histórico sociales*, 3 (1988) pp. 213-248.

¹⁴ ALLOZA APARICIO, Ángel. *Europa en el mercado español. Mercaderes, represalias y contrabando en el siglo XVII*. Valladolid: Junta de Castilla y León, Conserjería de Turismo, 2006. DOMÍNGUEZ ORTIZ, Antonio. “El Almirantazgo de los Países Septentrionales... *op. cit.*, pp. 272-290.

o sobre quiénes eran los agentes de la ley, como gestores de su jurisdicción. Con las visitas ocurre similar y eso que había una gran variedad de inspecciones, desde generales en toda la costa para evitar el contrabando y el fraude, a “visitas” de lonjas de comerciantes y visitas producidas por encargos particulares¹⁵.

Faltan también trabajos sobre los productos y su funcionamiento en el mercado internacional del XVII. Y eso por no mencionar la cuestión de los extranjeros. A pesar de haberse celebrado coloquios y de contar con trabajos que han dado algunos avances como los de Domínguez Ortiz y otros a escala general de la Península Ibérica¹⁶ o José Luis Casado, que traza algunos esbozos locales, todavía quedan importantes lagunas, como la de conocer el número de extranjeros que vivieron en las Cuatro Villas de la Costa¹⁷.

No debemos olvidar los estudios de Historia Económica centrados en las redes comerciales y el desarrollo del mercado en sus diferentes niveles¹⁸, con especial atención a las comunidades extranjeras en las principales ciudades portuarias de la Península y que han sido profundamente estudiadas. Jonathan Israel ha sido precisamente uno de quienes han destacado la importancia de las comunidades extranjeras¹⁹, en este caso de los sefarditas, en los contactos comerciales en el mar del Norte, si bien las nuevas tecnologías y los SIG de la mano de la arqueología subacuática, han facilitado la creación de

¹⁵ ZABALA URIARTE, Aingeru. “Estado de la cuestión, carencias y líneas de investigación en el comercio Cantábrico de la Edad Moderna”. *Obradoiro Historia Moderna*, 17 (2008) p. 142. Hay aun así algún trabajo como la tesis de RUEDA RAMÍREZ, Pedro José. *El comercio de Libros con América en el siglo XVII. El registro de navíos en los años 1601-1649*. [Tesis] Sevilla: Universidad de Sevilla. 2002.

¹⁶ REY CASTELAO, Ofelia. “Los extranjeros en la cornisa cantábrica durante la Edad Moderna” en VILLAR GARCÍA, María Begoña y PEZZI CRISTÓBAL, Pilar (eds.). *Los extranjeros en la España moderna: Actas del I Coloquio internacional, celebrado en Málaga del 28 al 30 de noviembre de 2002*. Málaga: Portadilla, 2003, pp. 23-58.

¹⁷ DOMÍNGUEZ ORTIZ, Antonio. *Los extranjeros en la vida española durante el siglo XVII; y otros artículos*. Sevilla: Diputación, 1996; CASADO SOTO, José Luis. “Aproximación al perfil demográfico y urbano de Laredo entre los siglos XVI y XVIII” en *POBLACIÓN y sociedad en la España cantábrica durante el XVII: IV Ciclo de Estudios Históricos de Cantabria, mayo, 1982*. Santander: Institución Cultural de Cantabria, 1985.

¹⁸ CASADO ALONSO, Hilario. “Crecimiento económicos y redes de comercio interior en la Castilla septentrional (siglos XV-XVI)” en FORTEA PÉREZ, José Ignacio (coord.). *Imágenes de la diversidad: el mundo urbano en la Corona de Castilla (siglos XVI-XVIII)*. Santander: Universidad de Cantabria, 1997, p. 289.

¹⁹ ISRAEL, Jonathan Irvine. *Op. cit.*

proyectos como el dirigido por Ana Crespo Solana, quien cuenta con numerosos trabajos sobre las redes mercantiles entre España y América, con especial atención hacia el comercio flamenco-holandés²⁰.

Por último, cabe mencionar una rama de la historiografía que toma por objeto de estudio al puerto marítimo, si bien en el caso del litoral cantábrico, no hay aún una historia marítima y comercial de un puerto para toda la Época Moderna, a excepción de alguna monografía sobre Bilbao. En lo referente a las Cuatro Villas de la Costa, contamos con algunos trabajos, sobre todo para Santander, como los de José Luis Casado Soto, Ramón Lanza, Ramón Maruri y María Jesús Echevarría²¹. Otros como Oscar Lucas han realizado su estudio sobre el puerto de Laredo. A pesar de la importancia que se ha otorgado a las regiones cantábricas en el comercio exterior a través de sus puertos, todavía se dispone de pocos datos cuantitativos y algunos fragmentarios. No es así para las cuestiones jurisdiccionales y los conflictos de competencia que se generaban en esta región.

²⁰ CRESPO SOLANA, Ana. *Mercaderes atlánticos: redes del comercio flamenco y holandés entre Europa y el Caribe*. Córdoba: Servicio de Publicaciones, Universidad de Córdoba, Servicio de Publicaciones de CajaSur, 2009. CRESPO SOLANA, Ana. "ForSEADiscovery: la construcción naval y el comercio de la madera en el siglo XVI y XVIII". *PH: Boletín del Instituto Andaluz del patrimonio Histórico*, 27/96 (2019) pp. 114-141.

²¹ LUCAS VILLANUEVA, Óscar. *El comercio internacional castellano a través del puerto de Laredo en la época de Felipe II*. Santander: Editorial de la Universidad de Cantabria, 2019. LANZA GARCÍA, Ramón. "El puerto de Santander en el siglo XVIII: entre el privilegio y la libertad de comercio" en FORTEA PÉREZ, José Ignacio y GELABERT GONZÁLEZ, Juan Eloy (coord.). *La ciudad portuaria atlántica en la historia: siglos XVI-XIX*. Santander: Universidad de Cantabria, 2006, pp. 413-448. MARURI VILLANUEVA, Ramón. "El puerto de Santander en la Edad Moderna" en GÓMEZ OCHOA, Fidel (coord.). *Santander: puerto, historia, territorio*. Santander: PubliCan, Ediciones de la Universidad de Cantabria, Autoridad Portuaria de Santander, 2011, pp. 127-146. MARURI VILLANUEVA, Ramón. *La burguesía mercantil sanderina, 1700-1850. Cambio social y de mentalidad*. Santander: Estudio, 1990. ECHEVARRÍA ALONSO, María José. *La actividad comercial del puerto de Santander en el siglo XVII*. Santander: Autoridad Portuaria de Santander, 1995. CASADO SOTO, José Luis. "Pescadores y linajes: estratificación social y conflictos en la villa de Santander (siglos XV y XVI)". *Altamira: Revista del Centro de estudios montañoses*, 40 (1976-1977) pp. 185-229.

1. LAREDO Y EL CONTEXTO DE LA GUERRA DE LOS TREINTA AÑOS

Tras la muerte de su padre, Felipe IV subía al trono el 31 de marzo de 1621, el mismo año en el que terminaba la Tregua de los Doce Años con Holanda. Esto significaba que el conflicto entre España y las Provincias Unidas se reanudaba²², todo ello dentro del contexto de la Guerra de los Treinta Años iniciada en 1618²³. Así como el reinado de Felipe III supuso un intervalo pacifista marcado por las políticas de acercamiento y de entendimiento con sus potencias rivales, Felipe IV adoptó la misma estrategia que había desarrollado su abuelo Felipe II a nivel internacional, comenzando a su vez una etapa de reformas para tratar de paliar la balanza comercial desfavorable que apenas había mejorado durante el reinado de su padre Felipe III, a pesar de que su gobierno tomó medidas²⁴. Todas estas circunstancias dejaban su sello en la política internacional y en las decisiones de la Corona, pero también en el ámbito local.

1.1. Las relaciones exteriores durante el reinado de Felipe IV

A lo largo del reinado de Felipe IV, el comercio marítimo se vio afectado de manera reiterada por los cambios en la geopolítica y por los diferentes conflictos que tuvieron lugar en el Atlántico septentrional, entre otros porque este espacio se convirtió en el tablero en el que, desde el siglo XVI, se disputaron la hegemonía las potencias europeas. En primer lugar, la Monarquía española tuvo que hacer frente al reinicio de la

²² Como indica Gelabert, fue “tregua y no paz”, pues la disparidad que existía entre ambas en determinados puntos fundamentales era irresoluble, por lo que solo se mantuvo para poder recuperarse y volver a enfrentarse. GELABERT GONZÁLEZ, Juan Eloy. “Las repercusiones sobre el comercio atlántico de la guerra y la política (siglos XVI-XVII)” en FERNÁNDEZ DE PINEDO, Emiliano (coord.). *El Abra ¿Mare Nostrum? Portugalete y el mar. Actas de la IV Jornadas de Estudios Históricos “Noble Villa de Portugalete”*. Portugalete: Ayuntamiento de Portugalete, 2005, p. 128.

²³ España intervino por primera vez en el conflicto en 1620. SANZ CAMAÑES, Porfirio. *Diplomacia hispano-inglesa en el siglo XVII. Razón de Estado y Relaciones de Poder durante la Guerra de los Treinta años, 1618-1648*. Cuenca: Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha, 2002, p. 214.

²⁴ ALLOZA APARICIO, Ángel. *Europa en el mercado español... op. cit.*, pp. 41-42.

guerra con Holanda que perduró hasta 1648. Con Francia hubo tensión por la ocupación española de los pasos de la Valtelina en apoyo al emperador Fernando II en la Guerra de los Treinta Años, desde 1622 hasta 1624, año en el que, por otra parte, los holandeses firmaron tratados de alianza con Inglaterra (5 de julio) y con Francia (16 de julio).

A principios de 1625, a pesar de hallarse en guerra con tres de las principales potencias europeas (Inglaterra, Holanda y Francia)²⁵, la monarquía de Felipe IV vivió su *annus mirabilis* con varios éxitos militares como la victoria en Breda o la defensa de Cádiz frente al ataque angloholandés. Con éste se reinició el conflicto entre Inglaterra y España, pero fue más simbólico que real pues, aunque las hostilidades continuaron hasta 1630, no se produjeron nuevos enfrentamientos militares²⁶. Por su parte, el éxito de Breda tampoco frenó el avance de los holandeses. De hecho, tal y como dice Otero Lana, Breda “pareció ser el comienzo del declive holandés, pero en verdad solo fue la culminación de los éxitos españoles”²⁷.

Durante 1625 los españoles tuvieron también algunos incidentes con los franceses, hasta el punto de efectuarse una represalia contra ellos. Esta situación junto con el asunto de la Valtelina se resolvió temporalmente con la firma del tratado de Monzón, para después iniciar negociaciones, encabezadas por Olivares y Richelieu, con el fin de elaborar un tratado hispanofrancés contra Inglaterra. El problema es que ninguna de las dos potencias podía cumplir fácilmente con los términos del acuerdo, por lo que empezaron a desarrollar una doble política. Así, mientras Francia se acercaba a los

²⁵ Dinamarca, Venecia y Saboya también se encontraban contra los Habsburgo. ALCALÁ-ZAMORA Y QUEIPO DE LLANO, José. *Op. cit.*, p. 222.

²⁶ SANZ CAMAÑES, Porfirio. *Op. cit.*, p. 86.

²⁷ OTERO LANA, Enrique. *Los corsarios españoles durante la decadencia de los Austrias. El curso español del Atlántico peninsular en el siglo XVII (1621-1697)*. Madrid: Ministerio de Defensa, Secretaría General Técnica, 1992, p. 259.

holandeses, España hizo lo propio con Inglaterra. De hecho, de 1628 a 1630 acabó reanudándose el enfrentamiento hispanofrancés con la guerra de Monferrato²⁸.

En cuanto a las relaciones entre Felipe IV e Inglaterra, en 1630 se firmaba el *Tratado de Paz, Confederación y Comercio*, con el que se zanjaba temporalmente el conflicto bélico entre ambas coronas para después, entre 1633 y 1636, iniciar negociaciones que se cristalizaron en un tratado marítimo que duró hasta mayo de 1635²⁹ debido a la complicada situación de neutralidad en la que Inglaterra quería permanecer en el escenario internacional, en un momento en el que se produce la declaración oficial de guerra de Francia a España³⁰.

La situación para la monarquía de Felipe IV se complicó cuando en 1640 triunfó la revuelta portuguesa, con ayuda de Francia, proclamando al duque de Braganza como Juan IV, rey de Portugal, lo que inició la Guerra de Restauración portuguesa que duraría hasta 1668. Es más, en junio de 1641, Juan IV de Portugal firmaba un tratado de tregua, navegación y comercio por diez años con las Provincias Unidas. En 1642 Inglaterra firmaba un tratado con Portugal, que realmente contenía pocas novedades, pero daba respaldo a los lusos, mientras que para Inglaterra guardaba la expectativa de poder introducirse en el mercado brasileño³¹. Obviamente esto afectó a las relaciones entre España e Inglaterra, aumentando la tensión con represalias entre ambas potencias.

En los años siguientes uno de los grandes inconvenientes para los españoles fue el avance de los franceses en Flandes. Además de ganar la batalla de Rocroi y de ocupar Flandes y Hainaut, los franceses en 1646 conquistaron Dunkerque. Para entonces, en el

²⁸ *Ibidem*, p. 267.

²⁹ SANZ CAMAÑES, Porfirio. *Op. cit.*, pp. 105-106.

³⁰ ALLOZA APARICIO, Ángel. *Europa en el mercado español... op. cit.*, pp. 76-78.

³¹ En octubre de 1639 se produce un incidente durante la batalla de las Dunas entre Holanda y la Monarquía Española que lleva al viraje en las relaciones anglo-españolas, y eso que poco después en ese mismo año Carlos I de Inglaterra rechazó la propuesta de Holanda de romper relaciones con el monarca español. VALLADARES RAMÍREZ, Rafael. *Op. cit.*, pp. 55-60.

panorama internacional ya se habían iniciado conversaciones para la firma de tratados de paz de Münster y de Osnabrück (Paces de Westfalia) que pondrían fin a la Guerra de los Treinta años³², aunque el conflicto hispanofrancés se mantuvo hasta el Tratado de los Pirineos (1659). Como se podrá ver más adelante, todas estas disputas geopolíticas afectaron a otros ámbitos, entre ellos el del comercio marítimo, que como se hubo comprobado a finales del siglo XVI, podía ser clave para desestabilizar al enemigo.

A comienzos del siglo XVII las principales potencias situadas en torno al Atlántico septentrional tenían una clara conciencia de la importancia que había adquirido el mar desde hacía tiempo como escenario principal en el equilibrio de fuerzas³³, más habiéndose desplazado a comienzos del XVII el centro económico al mar del Norte³⁴. De hecho, los españoles se habían dado cuenta de que el creciente poder de los ingleses y holandeses en buena medida derivaba de su crecimiento económico, siendo la economía holandesa claramente de signo mercantil. Por ello creyeron que, atacando a la economía de sus rivales, debilitarían su poder³⁵.

Así que los embargos y las prohibiciones de comerciar con los rebeldes y enemigos se convirtieron en armas de la guerra económica que varias potencias mantuvieron en el Atlántico septentrional y aunque tuviesen éxito en tales empresas, la

³² SANZ CAMAÑES, Porfirio. *Op. cit.*, p. 169

³³ Tanto para el conde-duque Olivares, como el cardenal Richelieu, el fomento de la armada, el apoyo a la navegación y el desarrollo del comercio fueron elementos fundamentales de su política. ALLOZA APARICIO, Ángel. *Europa en el mercado español... op. cit.*, p. 80. Es esclarecedora la consideración que Richelieu dejó en su testamento político: “El Mar es entre todas las herencias aquella, aquella que todos los soberanos pretenden más parte; y aquella, sobre, que los derechos de cada uno son menos claros. (...) En una palabra, los Títulos Antiguos de este Dominio son la fuerza, y no la razón. Es menester ser poderoso para pretender esta Herencia”. RICHELIEU, Armand Jean du Plessis, Duc de. *Testamento político del cardenal duque de Richelieu, primer ministro de Francia en el reinado de Luis XIII* [en línea]. Juan García Infanzón, imp. 1696 [1691]. Disponible en: http://books.google.com/books/about/Testamento_politico_del_cardenal_duque_d.html?hl=es&id=GgzXnleDBDYC (última consulta: 28.09.2020)

³⁴ ALCALÁ-ZAMORA Y QUEIPO DE LLANO, José. *Op. cit.*, p. 44.

³⁵ RUIZ MARTÍN, Felipe. “La etapa marítima de las guerras de religión. Bloqueos y contrabloqueos”. *Estudios de Historia Moderna*, III (1953) pp. 181-214. RÓDENAS VILAR, Rafael. “Un gran proyecto anti-holandés en tiempo de Felipe IV. La destrucción del comercio rebelde en Europa”. *Hispania: Revista española de historia*, 88 (1962) p. 544.

gran dependencia de determinados productos hacía que los bloqueos comerciales tampoco pudieran durar mucho. Es el caso de la Monarquía hispana que dependía de la importación de pertrechos navales y arboladuras, entre otros productos, que procedían del Norte³⁶.

De todos modos, aunque hubo bloqueos comerciales de larga duración, como los que la Monarquía hispana realizó contra los holandeses, franceses e ingleses durante la Guerra de los Treinta Años, el tráfico en el mar del Norte siguió mal que bien su curso. Al fin y al cabo, nunca se llegó a cerrar del todo el comercio exterior, pues pronto se emplearon modos para introducir aquellas mercaderías prohibidas pero necesarias, bien fuera mediante licencias especiales, intermediarios que introducían mercancías “coloreadas” o el contrabando, hasta el punto de que algunos trabajos han sugerido que tales artimañas minimizaron e incluso neutralizaron el impacto de las medidas de guerra económica³⁷. Y aunque las dificultades de efectuar los intercambios comerciales en el mar del Norte favorecieran el desarrollo del comercio ilegal, éste no siempre escapó fácilmente de la justicia y los controles³⁸. A todo esto, el aumento de los riesgos en los tráficos marítimos en el mar del Norte debido a la guerra económica y a la actividad cada vez mayor de los corsarios provocaron una subida considerable de los precios de los seguros y de los fletes por falta de navíos y con ello las costas para transportar las mercaderías, mientras que éstas se seguían vendiendo al precio que tenían varios años antes, cuando las primas de seguros y el precio de los fletes eran reducidos y el premio de la plata pequeño. El Almirantazgo, mediante quejas al rey, logró una mínima rebaja de los precios, pero no fue suficiente como para evitar el fraude y el contrabando³⁹.

³⁶ ALCALÁ-ZAMORA Y QUEIPO DE LLANO, José. *Op. cit.*, pp. 182-184.

³⁷ ALLOZA APARICIO, Ángel. “Guerra económica y comercio europeo en España, 1624-1674. Las grandes represalias y la lucha contra el contrabando”. *Hispania: Revista española de historia*, 219 (2005) p. 230.

³⁸ ALLOZA APARICIO, Ángel. *Europa en el mercado español... op. cit.*, p. 42

³⁹ DOMÍNGUEZ ORTIZ, Antonio. “El Almirantazgo de los Países Septentrionales... *op. cit.*, pp. 283, 285.

Las guerras en general, y ésta en particular, por su carácter global, ofrecían magníficos escenarios y ocasiones para el tráfico comercial legal e ilegal. Este último era muy vigoroso a pesar de que se extremaran los controles legales administrativos y jurisdiccionales, entre otros porque desde finales de la Edad Media, el tráfico mercantil de los puertos cantábricos con los de la fachada atlántica estaba firmemente asentado, habiéndose intensificado a raíz de la basculación económica hacia esta área⁴⁰. Por ello, es comprensible que los continuos conflictos bélicos que tuvieron lugar en la Europa septentrional acabasen generando serios retrocesos en su nivel de actividad. No obstante, a pesar de los impedimentos, nunca dejaron de efectuarse las exportaciones de lana, hierro⁴¹ y otros productos típicos de Castilla y la cornisa cantábrica, como tampoco las importaciones de mercaderías procedentes de los países bálticos y del mar del Norte, que resultaban ser muy necesarias para determinadas manufacturas en los territorios castellanos⁴².

1.2. Laredo en el reinado de Felipe IV

Desde temprano, la costa cantábrica ofreció numerosas facilidades para el desarrollo del comercio marítimo, especialmente porque el transporte por mar, además de presentar una mayor capacidad y alcance, tenía unos costes considerablemente menores al terrestre⁴³. Desde el punto de vista geográfico, Cantabria contaba con evidentes ventajas para el desempeño del comercio marítimo, aunque no así para el terrestre, afectado por los obstáculos físicos del relieve y los ríos encajonados que caracterizan a la

⁴⁰ TRUCHUELO GARCÍA, Susana. "Fronteras marítimas en la Monarquía de los Habsburgo: el control de la costa cantábrica". *Manuscripts*, 32 (2014) p. 47.

⁴¹ Durante la Guerra de los Treinta años hubo un pequeño repunte de las exportaciones de hierro, que alcanzaron su máximo entre 1641 y 1643, aunque las cifras eran muy modestas. LANZA GARCÍA, Ramón. *Miseria, cambio y progreso en el Antiguo Régimen. Cantabria, siglos XVI-XVIII*. Santander: PubliCan, Ediciones de la Universidad de Cantabria, 2010, p. 162.

⁴² ALLOZA APARICIO, Ángel. *Europa en el mercado español... op. cit.*, pp. 42-43.

⁴³ LANZA GARCÍA, Ramón. *Op. cit.*, pp. 199, 201.

cordillera cantábrica y que separan la costa de la meseta⁴⁴. Por el contrario, el litoral montañoso está salpicado de ensenadas y rías profundas en donde los barcos podían resguardarse fácilmente de los vientos y el oleaje. Algunos estuarios, debido al arrastre fluvial y las mareas, podían ver considerablemente reducido su calado⁴⁵ lo que dificultaba que los barcos de gran tonelaje pudieran maniobrar. En caso de no haber muelles, los barcos permanecían en los fondeaderos con el fin de evitar que encallaran, empleándose navíos de menor tonelaje como, chalupas o pinazas, para efectuar las operaciones de carga y descarga⁴⁶.

Estas facilidades que brindaba la costa frente a la abrupta montaña explican en buena medida que los primeros núcleos urbanos de esta región -las denominadas *Cuatro Villas de la Costa de la Mar de Castilla* (Santander, Laredo, Castro Urdiales y San Vicente de la Barquera)- se situaran en el litoral⁴⁷. Durante siglos, las Cuatro Villas de la Costa se repartieron la jurisdicción marítima del litoral montañoso basándose en el “uso y costumbre inmemorial” que, a su vez, estaban amparados en los privilegios que los reyes les fueron otorgando y ratificando desde su constitución en la Edad Media. Durante la Edad Moderna fueron muchos los pleitos litigados entre las Cuatro Villas de la Costa y otras poblaciones costeras por los límites jurisdiccionales.

Algunas sentencias confirmaron esa exclusividad jurisdiccional, pero también hubo otras que reconocieron ciertas facultades a poblaciones como Santoña⁴⁸, como

⁴⁴ *Ibidem*, p. 200.

⁴⁵ La altura de la superficie del agua sobre el fondo. *RAE*. La “inestabilidad de los fondos” en aquella época era una realidad que afectaba igualmente a otras bahías, como la de Santander. ECHEVARRÍA ALONSO, María José. *Op. cit.*, p. 21.

⁴⁶ LANZA GARCÍA, Ramón. *Op. cit.*, p. 201.

⁴⁷ En el siglo XII, Alfonso VIII otorgó fuero, primero a Castro Urdiales y Santander (1163 y 1187 respectivamente). En enero de 1200 lo recibía Laredo y, poco después, en 1210 San Vicente de la Barquera, naciendo así las *Cuatro Villas de la Costa de la Mar de Castilla*. RODRÍGUEZ FERNÁNDEZ, Agustín. “El Fuero de Laredo y los conflictos jurisdiccionales de la villa (siglos XIII-XVII)” en BARÓ PAZOS, Juan y SERNA VALLEJO, Margarita (eds.). *El Fuero de Laredo en el Octavo Centenario de su Concesión*. Santander: Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cantabria, Ayuntamiento de Laredo, 2001, p. 265.

⁴⁸ Para facilitar la lectura del texto se emplea el nombre de Santoña a lo largo del mismo, pues entonces se la conocía como la villa de Puerto.

efectuar cargas y descargas de productos de primera necesidad en sus puertos sin la previa licencia de las villas históricas. Esto generó dos problemas de gran relevancia: creó conflictos entre los oficiales reales y los agentes locales por cuestiones de jurisdicción, sobre todo a la hora de definir los límites de cada espacio; y resultó ser una vía de escape para el contrabando.

Aun así, a la Corona le interesaba mantener esa situación de preeminencia de las Cuatro Villas sobre las demás, pues con la concentración del tráfico marítimo en esos cuatro puntos de la costa se aseguraba tanto el control del comercio como el cobro de los impuestos reales. De hecho, durante los siglos XVI y XVII Laredo lo utilizó como uno de sus principales argumentos en los pleitos con otras jurisdicciones⁴⁹.

En cuanto a los puertos, según Pedro de Teixeira, Santander contaba con el “más capaz” de todos ellos por la amplitud y el calado de la bahía, que era la mayor de las rías cantábricas⁵⁰. San Vicente de la Barquera tenía una disposición similar, pero las rías que lo rodean tienen menos calado y la villa se encontraba relativamente aislada de las rutas interiores. De ahí que no tuviera mucho desarrollo. Castro Urdiales fue construido junto a una pequeña ensenada protegida por un promontorio, al igual que el puerto de Laredo, con la villa “más noble y de mayor población que las demás de esta provincia”⁵¹, que surgió a la entrada de una ría, en una pequeña ensenada protegida al norte por un pequeño monte (monte Rastrillar), desplegándose al sur un largo arenal⁵².

El estuario del Asón, que separa Santoña y Laredo, es el segundo en extensión del litoral montaños. Cuenta con varias zonas de marismas y canales con suelos fangosos, siendo su profundidad media de unos tres metros sobre los bancos intermareales

⁴⁹ RODRÍGUEZ FERNÁNDEZ, Agustín. *Op. cit.*, pp. 274-277.

⁵⁰ LANZA GARCÍA, Ramón. *Op. cit.*, p. 201.

⁵¹ CASADO SOTO, José Luis. *Cantabria vista por los viajeros de los siglos XVI y XVII*. Santander: Institución Cultural de Cantabria, Diputación Provincial, 1980, p. 272.

⁵² LANZA GARCÍA, Ramón. *Op. cit.*, p. 202

aumentando hasta los diez metros la profundidad media hacia la boca. Durante la Época Moderna, fue un lugar con gran actividad marítima y comercial, siendo junto con Santander, puerto habitual de arribada y aprovisionamiento de la Armada del Mar Océano. Los habitantes de la comarca se habían dedicado a construir, reparar y botar barcos, entre otros porque en los bosques de La Montaña abunda el roble⁵³.

Laredo contaba además con tres fondeaderos de cierta relevancia: uno en el interior de la ensenada que da a Santoña, otro al suroeste del monte Buciero, y otro frente a la dársena de Laredo. El situado al sudoeste de Santoña, conocido como el del Fraile, era amplio y seguro, de los pocos en el litoral capaz de proteger muchos barcos de gran calado del viento del nordeste. El denominado “La Poza”, frente a Laredo, presentaba suficiente calado para grandes embarcaciones, pero era el más desabrigado.

Según Pedro de Teixeira, “es frecuentada esta villa y puerto de navíos extranjeros, que de ordinario vienen a cargar de los frutos de la tierra, en particular limones y naranjas, que produce este territorio en mucha abundancia”⁵⁴. Resulta llamativo que, dada la importancia del puerto de Laredo, cuya villa a finales del XVI se había convertido en la capital administrativa de la región en parte gracias a un pujante comercio, sin embargo, careciera de seguridad. Había informes que decían que no merecía la pena fortificarlo porque la villa era imposible de defender debido al espacio abierto en el que se encontraba

⁵³ En términos generales, existía una larga tradición de construcción de navíos en la cornisa cantábrica, principalmente en las Cuatro Villas de la Costa, el señorío de Vizcaya y la provincia de Guipúzcoa, de ahí que, durante el siglo XVI, parte de las flotas, incluidas las de la Carrera de Indias, estaban formadas por barcos cantábricos. CASADO SOTO, José Luis. “Barcos para la guerra. Soporte de la Monarquía Hispánica”. *Cuadernos de Historia. Anejos*, V (2006) p. 20. PALACIO RAMOS, Rafael. *Un presidio ynconquistable: la fortificación de la bahía de Santoña entre los siglos XVI y XIX*. Santoña: Ayuntamiento; Madrid: Ministerio de Defensa, 2004, pp. 29-30. Sobre la construcción naval, materia que aun requiere renovar la investigación, ver CASADO SOTO, José Luis. “Aproximación crítica a la historiografía sobre la arquitectura y construcción naval hispana en la Edad Moderna”. *Anuario del Instituto de Estudios Marítimos Juan de la Cosa*, 7 (1988-1998) pp. 35-53. Del mismo autor “Algunas precisiones sobre la reconstrucción de atarazanas de galeras de Santander”. *Anuario del Instituto de Estudios Marítimos Juan de la Cosa*, 6 (1987-1988) pp. 197-202; y “Construcción naval y navegación” en GARCÍA BALLESTER, Luis (dir.). *Historia de la ciencia y de la técnica en la corona de Castilla*. Vol. 2. [s.l.]: Junta de Castilla y León, Conserjería de Educación y cultura, 2002, pp. 567-588.

⁵⁴ CASADO SOTO, José Luis. *Cantabria vista por los viajeros... op. cit.*, p. 272.

el surgidero. Al final, Laredo consiguió que se instalase una fortificación permanente, pero de poco serviría.

Pedro de Teixeira ya avisó en su momento que “aunque puede ofender no viene a ser defensa de bastante para la calidad de su puerto”⁵⁵ y así quedó demostrado en agosto de 1639, cuando la armada del arzobispo de Burdeos, Escoubleau de Sourdis⁵⁶, quien con una escuadra de cuarenta y cuatro navíos de guerra de más de 600 toneladas y otros tanto menores, entró en la bahía y arrasó Laredo. Tras ello fueron a atacar Santoña y a por los dos galeones reales que estaban surtos en el fondeadero, logrando llevarse uno casi intacto a Burdeos⁵⁷. El ataque que dejó grandes daños materiales y pérdidas humanas supuso un duro golpe para la comarca con un fuerte impacto psicológico del que sus habitantes tardaron en reponerse.

Desde su constitución en la Edad Media, Laredo se convirtió en villa realenga con jurisdicción territorial y marítima propias. Era además cabeza de jurisdicción marítima, lo que le otorgaba el control del tráfico mercantil en toda la franja litoral desde el cabo Quintres hasta la Canal de Oriñón, incluyendo las aguas de la bahía de Santoña y las de la ría de Treto, competencia que le fue confirmada y ampliada por sucesivos privilegios reales. Gracias a ello, Laredo fue un puerto de gran actividad, dedicado a las pesquerías,

⁵⁵ PALACIO RAMOS, Rafael. *Un presidio ynconquistable... op. cit.*, pp. 42-44.

⁵⁶ AZNAR Y MARTÍNEZ, Daniel. “Una caída en desgracia naval: el arzobispo almirante Escoubleau de Sourdis y el fracaso del sitio de Tarragona. 1641” en GARCÍA HURTADO, Manuel-Reyes; REY CASTELAO, Ofelia y GONZÁLEZ LOPO, Domingo L. (coord.). *El mar en los siglos modernos. O mar nos séculos modernos*. Vol. 2. Santiago de Compostela: Xunta de Galicia, 2009, pp. 90. El arzobispo ya había cosechado importantes éxitos como el ataque de Guetaria (1638), que fue para los españoles uno de los peores desastres de su historia marítima. El gobierno de Felipe IV se había confiado creyendo en la poca experiencia que había mostrado anteriormente. Fue una auténtica tragedia en la que se perdieron once grandes buques de guerra, tres mil marineros, a los que se unieron importantes oficiales superiores de la armada. De hecho, los dos galeones reales que se perdieron en Santoña se hallaban bajo el mano del general Nicolás Judici, uno de los supervivientes de Guetaria. ALCALÁ-ZAMORA Y QUEIPO DE LLANO, José. *Op. cit.*, pp. 396-419.

⁵⁷ PALACIO RAMOS, Rafael. *El Corregimiento de Laredo y el Gobierno de Cantabria en el Antiguo Régimen*. Laredo: Asociación de Amigos del Patrimonio de Laredo, 2011, p. 45. PALACIO RAMOS, Rafael. *Un presidio ynconquistable... op. cit.*, pp. 45-48.

al comercio⁵⁸ y a la defensa militar, además de obtener gran protagonismo gracias a varias visitas regias que se produjeron en el siglo XVI. A pesar del esplendor que caracterizó a la villa en los Tiempos Modernos, a partir del siglo XVII comenzó un cierto declive demográfico y económico⁵⁹.

La falta de ingresos y los continuados conflictos de la Monarquía con las potencias europeas hizo que Laredo sufriera tal debacle que prácticamente perdió su función comercial. Conste que el espacio en el que se desarrolló su comercio ya era en cierto sentido limitado, entre otros, por la fuerte presencia y atractivo de la villa de Bilbao.

Por otra parte, a pesar de la crisis, no parece que hubiera un gran descenso de las personas dedicadas a las actividades navales o a la pesca, pues se conoce que la población marinera de Laredo pasó de 287 vecinos en 1590 a unos 200 en 1642⁶⁰. Sobre el número de extranjeros que venían a Laredo parece no haber mucha información, aunque el estado actual del conocimiento indica una progresión en el atractivo de la villa para el asentamiento de forasteros y extranjeros en este periodo. Tampoco se conoce bien cuántos vivían en estas fechas en la región de La Montaña⁶¹. Aun así, por lo menos en 1613 había

⁵⁸ Conviene aclarar que el mercado regional carecía de suficiente entidad, por lo que las villas y sus puertos cantábricos dependían de las relaciones con las tierras castellanas y el tráfico ultramarino. ECHEVARRÍA ALONSO, María José. *Op. cit.*, p. 26.

⁵⁹ BARÓ PAZOS, Juan. *Op. cit.*, pp. 367-368.

⁶⁰ Alberto Gallego afirma que, en el siglo XVII, mientras el resto de las villas de La Montaña sufrieron la recesión económica, Laredo experimentó un importante crecimiento demográfico. Pasó de tener 371 vecinos en 1599 a 643 en 1692, a lo que añade que fueron numerosos los hombres que se avecindaron en el lugar, sobre todo franceses, portugueses, flamencos y gallegos. GALLEGO JIMÉNEZ, Alberto. *Op. cit.*, p. 173. Para más datos demográficos sobre Laredo: LANZA GARCÍA, Ramón. *Op. cit.*, p. 141, 186, 233. PÉREZ GARCÍA, José Manuel. “Factores de desarrollo demográfico en la España costera: el papel del mar” en GARCÍA HURTADO, Manuel-Reyes; REY CASTELAO, Ofelia y GONZÁLEZ LOPO, Domingo L. (coord.). *El mar en los siglos modernos. O mar nos séculos modernos*. Vol. 1. Santiago de Compostela: Xunta de Galicia, 2009, p. 10. MANTECÓN MOVELLÁN, “Puertos, ciudades y culturas portuarias en la España Atlántica: Construyendo y rompiendo fronteras en la Edad Moderna” en GARCÍA HURTADO, Manuel-Reyes y REY CASTELAO, Ofelia (eds.). *Fronteras de Agua. Las ciudades portuarias y su universo cultural (siglos XIV-XXI)*. Santiago de Compostela: Servizo de Publicacións, Universidade de Santiago de Compostela, coa la colaboración de Universidade da Coruña, 2016, p. 140.

⁶¹ REY CASTELAO, Ofelia. *Op. cit.*, pp. 24-26.

cuatro franceses y tres portugueses, así como un portugués en 1628, los cuales figuran en los registros como pecheros, algunos además casados con hijas de vecinos de la villa⁶².

A partir del siglo XV, Laredo formó parte del *Corregimiento de las Cuatro Villas de la Costa*, pasando a ser sede permanente del corregidor desde 1629 hasta comienzos del siglo XIX⁶³. La situación estratégica de este territorio, considerado como frontera con potencias enemigas, determinó la importancia que este corregimiento tuvo para la política regia, recayendo el nombramiento de corregidor principalmente en sujetos de condición militar (*de capa y espada*) que además ya habían tenido experiencia previa en otros Corregimientos⁶⁴.

Es importante la referencia a la frontera que surgió con la aparición del Estado Moderno, si bien muchas características proceden de la Edad Media. La frontera constituyó un eje central en torno al que se articularon hechos de gran relevancia, pues tal y como lo define Melón, se trataba de “una franja (...) en muchos casos mal definida, sobre todo cuando no coincidía con accidentes geográficos”, a lo que se le unía el ser “un espacio discutido” y “fraccionado” en cuyas inmediaciones se acumulaban numerosos intereses⁶⁵. La frontera era una realidad tanto en tiempos de guerra como de paz, momento en el que se producía un fenómeno de aproximación y de un notable incremento de los intercambios.

Teniendo en cuenta que a lo largo de los años ha ido variando su configuración, no solo geográfica, sino también simbólica, la frontera ha ejercido tanto de barrera como de espacio permeable. El mar en sí mismo constituía un límite natural que, por un lado, servía de elemento de protección, pero, por otro, también de puente que fomentaba la

⁶² CASADO SOTO, José Luis. “Aproximación al perfil demográfico... *op. cit.*, p. 66.

⁶³ Aunque se convirtió de facto en la capital corregimental, nunca consiguió ese reconocimiento legal a causa de la oposición de las otras tres localidades. PALACIO RAMOS, Rafael. *El Corregimiento de Laredo... op. cit.*, p. 103.

⁶⁴ BARÓ PAZOS, Juan. *Op. cit.*, pp. 368-369, 375, 383.

⁶⁵ MELÓN JIMÉNEZ, Miguel Ángel. *Op. cit.*, pp. 22-24.

comunicación e interacción de las gentes⁶⁶. Las villas portuarias, como fronteras marítimas, se convertían en “espacios bisagra” que no sólo conectaban el mercado interior (*hinterland*) con la proyección atlántica o ultramarina (*foreland*), sino que se convertía en un área en el que la comunicación y la interacción de las gentes generaba una cultura propia⁶⁷. De todo ello dieron cuenta también las villas vascas, además de las cántabras.

En todo caso, la mayor dificultad que presenta la frontera es la de definir sus límites físicos y jurídicos claramente⁶⁸. Se verá en el caso de Santoña y Laredo, pero esto sucedía a mayores escalas como con Portugal y Castilla. La frontera era “una barrera a veces física, administrativa, jurisdiccional, lingüística o comercial” cuya permeabilidad dependía de los lugares y la época⁶⁹. Podía darse una mayor complejidad en las fronteras jurisdiccionales como ocurría con el *hinterland* de Laredo, donde se dieron circunstancias especiales de islotes jurisdiccionales como Liendo, Limpias y Colindres⁷⁰ que ofrecían ocasión para la intensificación del contrabando, al dotarse de oportunidades especiales.

No sólo debe de tenerse en cuenta la complejidad y la amplia extensión que tenía el Corregimiento de las Cuatro Villas o su frontera con las provincias vascas, sino también su cercanía con grandes poderes como Francia e Inglaterra⁷¹. Esto le daba una gran importancia estratégica a Laredo, lo que a su vez explica la necesidad de que el corregidor fuese de capa y espada. Además del corregidor y otros oficiales regios, había un *teniente general* que ejercía su labor sobre la mayor parte del Corregimiento y varios tenientes de

⁶⁶ TRUCHUELO GARCÍA, Susana. “Fronteras marítimas en la Monarquía... *op. cit.*, p. 35.

⁶⁷ MANTECÓN MOVELLÁN, Tomás Antonio. “Puertos, ciudades y culturas portuarias... *op. cit.*, pp. 131-133.

⁶⁸ MELÓN JIMÉNEZ, Miguel Ángel. *Op. cit.*, pp. 12, 21.

⁶⁹ MARTÍN MARTÍN, José Luis. “La frontera hispano-portuguesa en la guerra, en la paz y el comercio” en CARABIAS TORRES, Ana María (ed.). *Las relaciones entre Portugal y Castilla en la época de los descubrimientos y la expansión colonial*. Salamanca: 1994, p. 29, cit. en MELÓN JIMÉNEZ, Miguel Ángel. *Op. cit.*, p. 25.

⁷⁰ Desde 1399 habían sido incorporadas al señorío de Vizcaya y aunque no fueron admitidas en el mismo, gozaron del privilegio de quedar “aforadas” y ser “exentas” en el Corregimiento de Laredo hasta la reforma administrativa de 1833. MANTECÓN MOVELLÁN, Tomás Antonio. *Conflictividad y disciplinamiento social en la Cantabria rural del Antiguo Régimen*. Santander: Universidad de Cantabria, Fundación Marcelino Botín, 1997, p. 138.

⁷¹ PALACIO RAMOS, Rafael. *El Corregimiento de Laredo... op. cit.*, p. 62

corregidor diseminados por la jurisdicción. El teniente general, cuyo título incluía el de *auditor general*, asumía como competencia propia las funciones judiciales, siendo su función propia, ordinaria y no delegada⁷². Tal era su relevancia que se hacía cargo de buena parte de los asuntos judiciales en primera instancia, pudiendo ser quien aplicara la justicia en el distrito de Laredo en nombre del corregidor. En aquellos regimientos o juntas que no hubiera teniente, el corregidor podía nombrar a un alcalde mayor, el cual actuaba como presidente del regimiento y como juez civil y criminal⁷³.

Ambas figuras eran de condición letrada, tenían que ser “abogados aprobados” y, entre otros, proceder de fuera de la villa de su jurisdicción⁷⁴. El corregidor era la máxima autoridad judicial en su jurisdicción, simbolizándose su poder en la vara de la justicia que habitualmente portaba. Con él trabajaban un procurador fiscal, que defendía la legalidad y los intereses regios, y un escribano real y de número, que ejercía también de notario. Además de redactar los principales actos procesales y las sentencias o autos, se hacía cargo de la custodia de los documentos judiciales. Luego estaba el alguacil que se hacía cargo de ejecutar las penas, prender a los delincuentes, etc.

Aparte de tener funciones de orden económico, militar y de gobierno, como juez del mar, el corregidor o en su caso el teniente, se hacía cargo de cuestiones como la carga y descarga de mercaderías en los puertos de la jurisdicción, con una competencia jerárquica superior a la de los alcaldes del mar de las cofradías de las villas costeras. Asimismo, debido a las guerras que se disputaban en el mar y su repercusión económica, desde finales del XVI el monarca con frecuencia delegaba en el corregidor la concesión

⁷² Quiere decir que el corregidor no podía revocar sus sentencias ni estas podían ser apeladas ante el corregidor. *Ibidem*, p. 25.

⁷³ Es más, puede surgir cierta confusión ya que al teniente general se le solía llamar también alcalde mayor del corregimiento, pues tal y como se observa en la jurisdicción laredana, el teniente ocupaba un cargo equiparable a la alcaldía mayor. *Ibidem*, pp. 88-89.

⁷⁴ BARÓ PAZOS, Juan. *Op. cit.*, pp. 384-386.

de patentes de corso⁷⁵. Con todo, en el ejercicio de sus competencias jurisdiccionales, el corregidor de Laredo se encontró con numerosos obstáculos debido a los intereses económicos de sus poblaciones vecinas que, aunque no eran nuevas, durante la Edad Moderna se hicieron más intensos⁷⁶.

El contrabando en Cantabria era una realidad innegable en el siglo XVII. Ya en época medieval, el tráfico de mercaderías desde las Provincias Vascas, que gozaban de la exención, contribuyó a que se desarrollase un arquetipo de contrabandista de las montañas del Pas, conformado también por mujeres⁷⁷. Estos agentes locales recorrían los senderos de las mercadurías y conectaban el contrabando portuario con los consumidores del interior de la region y el norte de Castilla.

Así, en el contexto de la Guerra de los Treinta Años, Laredo se mostró como una villa con una situación estratégica en el litoral del Cantábrico, cuya consideración como frontera marítima cercana a las provincias vascas y a poderes como los que representaban Francia e Inglaterra le otorgaba tal relevancia que era necesario situar al frente suyo a un Corregidor de capa y espada, enfatizando el componente militar y de control gubernativo del Corregimiento. A pesar de mantenerse en la villa un peso demográficamente más o menos estable durante el siglo XVII y que dos tercios de su población se dedicó a actividades marítimas y comerciales, la cercanía y fuerte presión de la villa de Bilbao, así como del vigor de sus fueros, franquicias y exenciones, limitaron su proyección comercial.

⁷⁵ Sobre las numerosas competencias del corregidor: *ibidem.*, pp. 387 en adelante.

⁷⁶ RODRÍGUEZ FERNÁNDEZ, Agustín. *Op. cit.*, p. 266.

⁷⁷ Los regateos por los precios y su participación en las reventas desarrollaron la figura de las regatonas en las Cuatro Villas. MANTECÓN MOVELLÁN, Tomás Antonio. “Puertos, ciudades y culturas portuarias... *op. cit.*, p. 143. Ver BENITO DE LA GALA, Julia y MANTECÓN MOVELLÁN, Tomás Antonio. “Redes delictivas y formas de crimen organizado en las ciudades de la Europa atlántica durante el Antiguo Régimen”. *Anuario IEHS. Instituto de Estudios Histórico-Sociales*, 25 (2010) pp. 179-203.

2. LA ORGANIZACIÓN DEL CONTRABANDO

Como se puede observar a partir de los legajos empleados para el trabajo, es importante distinguir dos cuestiones fundamentales relativas a las actividades ilegales que surgen en el ámbito del comercio marítimo: el fraude y el contrabando. Aunque puedan estar estrechamente relacionadas entre sí, no son lo mismo, pues, aunque el contrabando siempre implica acciones fraudulentas, no todo lo que es fraude es contrabando.

En la actualidad se tiene una clara distinción de ambos conceptos, pero también éstos han evolucionado en el tiempo⁷⁸. Si nos acercamos al siglo XVII, vemos que el *Tesoro de la Lengua castellana o española*, de Sebastián de Covarrubias, contiene la palabra *contrabando* definida como “lo que se haze contra el pregon publico”⁷⁹. Esta misma concepción aparece un siglo más tarde en el *Diccionario de Autoridades*, en donde se entiende como la “contravención de alguna cosa que está prohibida por bando, publicado a voz de pregonero, en los lugares o sitios destinados para hacer público lo que el Príncipe quiere que se observe o que no se execute”⁸⁰. Sin embargo, el mismo diccionario incluye a continuación una entrada específica sobre *mercadería, ropa o géneros de contrabando* refiriéndose a “todo lo prohibido de introducir en estos Reinos, por ser de Países enemigos, con los quales están cerrado el comercio (...)”.

Ciertamente, las cédulas reales que contemplaban las prohibiciones de comerciar, tratar o hacer negocios con países enemigos o estados rebeldes eran anunciadas en las plazas públicas. Esto se hacía por boca del pregonero. De modo que cualquier mercancía prohibida contemplada en las cédulas reales y que llegase a los puertos españoles era considerada de contrabando. En cuanto al término *fraude*, no encontramos ninguna

⁷⁸ El origen del contrabando está estrechamente relacionado con el establecimiento de controles aduaneros. Hay quien remonta su aparición a la Antigüedad, pero es hacia el siglo XIII, con *las Partidas* de Alfonso X el Sabio, cuando empieza a definirse como contravención a las normas aduaneras. MUÑOZ MERINO, Ana. *El delito de Contrabando*. Pamplona: Aranzadi Editorial, 1992, pp. 37-39.

⁷⁹ Sebastián de COVARRUBIAS. *Tesoro de la Lengua castellana o española* (1611), p. 236.

⁸⁰ *Diccionario de Autoridades* (1729), tomo 2, p. 559.

entrada en el *Tesoro de la Lengua*, aunque sí en el *Diccionario de Autoridades*, que lo define como “engaño, malicia, falsedad y dolo”⁸¹.

Como se podrá comprobar en las páginas siguientes, el contrabando era, y es, una actividad que se genera fuera de los términos impuestos por la ley y que puede implicar tanto traficar con mercancías prohibidas⁸² como comerciar sin pagar los derechos aduaneros⁸³. Cuestión aparte es que estas prácticas ilegales tampoco tenían porqué producirse o vincularse siempre y necesariamente con acciones corruptas. Es el caso de las presas que hacían los corsarios y luego se vendían. Con licencia o patente de su soberano, el corsario podía atacar barcos enemigos o neutrales con contrabando de guerra. Si tomaba de presa algún navío de esas características, la presa era posteriormente legitimada en un juicio, cuestión fundamental para la Corona pues era también el modo de mantener cierto control sobre los corsarios⁸⁴.

A diferencia de éstos, un pirata era el que navegaba por su cuenta, atacaba un barco y se quedaba con su presa a la que se consideraba jurídicamente un robo. Para ser juzgada, por orden real, la presa debía llevarse al puerto donde se hubiese armado el buque corsario, si bien con el tiempo, se permitió llevar a la presa a la parte que les fuese más cómoda⁸⁵ con tal de que fuesen juzgadas por justicias reales. En un principio, eran los veedores o el corregidor, sin ninguna retribución, quienes repartían el botín entre los armadores y la tripulación⁸⁶.

⁸¹ *Diccionario de Autoridades* (1732), tomo 3, p. 792.

⁸² AHPC. Corregimiento, leg. 6-19.

⁸³ AHPC. Corregimiento, leg. 7-1.

⁸⁴ OTERO LANA, Enrique. *Op. cit.*, p. 37.

⁸⁵ “Cédula Real, (...) en que Su Magestad concede à los corsarios, entre otros privilegios y mercedes, la facultad de poder llevar à la parte, que mas comoda, y cerca les estuviere, las presas que hicieren: fecha en Madrid à 27 de agosto de 1623”. ABREU Y BERTODANO, Joseph Antonio de. *Colección de los Tratados de paz*, Parte I [en línea]. Antonio Marin, Juan de Zúñiga y Viuda de Diego Peralta, imp., 1744, p. 431.

⁸⁶ “Ordenanza de su majestad para navegar en corso, assi contra Turcos, Moros, y Moriscos, como contra los Rebeldes de las Islas de Holanda y Zelanda... à 24 de diciembre de 1621”. ABREU Y BERTODANO, Joseph Antonio de. *Colección de los Tratados de paz*, Parte I [en línea]. Antonio Marin, Juan de Zúñiga y Viuda de Diego Peralta, imp., 1744, p. 113.

Ante las irregularidades de algunas autoridades, Felipe IV decidió prescindir de éstos, dejando el reparto a las justicias locales y aclarando en la Cédula Real de 27 de agosto de 1623 que no era de interés para su Real Hacienda. Es más, con el fin de promover el corso, la Monarquía renunció a la parte que le correspondía (el quinto real) y a las armas del buque capturado⁸⁷, además de otorgar la exención de los impuestos⁸⁸ o derechos en la venta de la presa. Ahora bien, a pesar de todas las facilidades, en numerosas ocasiones hubo denuncias y acusaciones de estar encubriéndose un comercio ilícito mediante las patentes de corso, al introducir mercaderías bajo el pretexto de ser de presa⁸⁹.

En un mundo en el que las fronteras geográficas no siempre eran claras, entre otros porque continuamente se iban modificando, las comunidades tenían que someterse a controles aduaneros que servían de fuente de ingresos para la Hacienda Real, pero por contrapartida había muchos que buscaban modos para evitarlos en su propio beneficio, recurriendo así al contrabando, visto en verdad como comercio alternativo para estas gentes. Tal era la necesidad del mismo, que generó una solidaridad entre las personas, pues sin la complicidad de unos y otros difícilmente podrían haberse realizado tales transacciones⁹⁰.

Conviene hacer una última referencia a la diferencia entre el contrabando y el uso de intermediarios, máxime cuando se habla de tiempos de guerra. Durante la Edad Moderna era habitual fletar barcos extranjeros de potencias aliadas para transportar

⁸⁷ “(...) el quinto real de todas las presas (...) hago merced de èl à los Armadores, y gente, que se embarcaren, y hiziera la presa, para que lo repartan (...) Y asimismo les hago gracia de los navíos, artillería, armas, municiones, vituallas y demás cosas que tomaren, aunque pertenezcan à mi Real hacienda (...)”. Sus oficiales reales tampoco podían llevarse nada del botín. *Idem*.

⁸⁸ “(...) tengo por bien queden exemptos de pagar Alcavala, Almojarifazgo, ni otro ningún derecho, tanto de las Presas y mercadurías que vendieren como de los navíos y artillería, armas, municiones, y todo lo que de ellas procediere”. “Ordenanza de Su Magestad, que ha de guardar la Esquadra de navíos de alto bordo, destinada para limpiar de enemigos las costas de Cantabria, Galicia y Asturias... à 24 de enero de 1633”. ABREU Y BERTODANO, Joseph Antonio de. *Colección de los Tratados de paz*, Parte II [en línea]. Antonio Marin, Juan de Zúñiga y Viuda de Diego Peralta, imp., 1745, p. 458.

⁸⁹ OTERO LANA, Enrique. *Op. cit.*, pp. 78-82.

⁹⁰ MELÓN JIMÉNEZ, Miguel Ángel. *Op. cit.*, p. 11.

mercancías de un puerto a otro. Buen ejemplo de ello es el caso del navío inglés *La María*, fletado por vecinos de Laredo y otros lugares para transportar mercaderías a Sanlúcar⁹¹. El problema es que muchos aprovechaban esta circunstancia para transportar productos de contrabando (mezclados con la carga legal o escondidos en otros lugares de los barcos) e introducirlos en los puertos españoles. Es más, los barcos y mercancías prohibidos podían venir camuflados bajo el pabellón de alguna potencia aliada. Así sucedió en numerosas ocasiones con algunas mercaderías procedentes de Holanda tras el fin de la Tregua de los Doce Años.

Los holandeses introducían sus mercaderías en Castilla de manera indirecta a través de Guipúzcoa y otros puertos cercanos en la cornisa cantábrica, llevándolas antes a Bayona, Burdeos o San Juan de Luz. Desde allí la mercancía era enviada como francesa⁹², subterfugio que las potencias empleaban para continuar comerciando con España y que generaba las denominadas “mercaderías coloradas”.

Sin el aprovisionamiento de los comerciantes extranjeros habría sido complicado hacer contrabando, de ahí que las autoridades en los puertos siempre mirasen con recelo la llegada de nuevas embarcaciones. Y aunque los tratados de paz y acuerdos internacionales contemplaban tales cuestiones, los comerciantes extranjeros se las arreglaban para continuar con el comercio legal e ilegal, pues, a fin de cuentas, comerciar con España era para las potencias europeas una cuestión vital ya que esto les permitía, entre otros, participar en las remesas de metales preciosos e intentar introducirse en el mercado de las Indias⁹³.

⁹¹ AHPC. Corregimiento, leg. 7-1, f. 7.

⁹² OTERO LANA, Enrique. *Op. cit.*, p. 258.

⁹³ ESCOBEDO ROMERO, Rafael. “Sospechosos habituales: contrabando de tabaco y comerciantes extranjeros en los puertos españoles” en VILLAR GARCÍA, María Begoña y PEZZI CRISTÓBAL, Pilar (eds.). *Los extranjeros en la España moderna. Actas del I coloquio internacional. Málaga 28-30 de noviembre de 2002*. Málaga: Portadilla, 2003, pp. 313-319. No era algo sencillo obtener las licencias especiales para comerciar con las Indias, pues además de una carta de naturaleza se pedían otros tantos requisitos. DOMÍNGUEZ ORTIZ, Antonio. *Los extranjeros en la vida española... op. cit.*, pp. 38, 47.

2.1. Las mercaderías

Tal era la situación que podemos encontrar órdenes reales que, además de prohibir las mercaderías que viniesen en barcos de enemigos o rebeldes o que hubieran sido cargadas y traídas por su cuenta, prohibían las que hubieran sido fabricadas por enemigos o rebeldes y venían por vía de intermediarios⁹⁴. Los intentos de introducir mercaderías de contrabando en los puertos españoles aplicando su fábrica a otras provincias obedientes o aliadas eran continuos⁹⁵. Al fin y al cabo, en muchas ocasiones resultaba tremendamente difícil averiguar la verdadera procedencia de estos barcos y mercancías debido a las similitudes que presentaban en su fabricación con las de otras potencias enemigas.

Separar el tráfico ilegal del legal no era una tarea sencilla. El hecho de que se siguiera el mismo sistema de contratación de navíos extranjeros, tanto por parte de mercaderes naturales como extranjeros, para transportar mercancías inicialmente fabricadas y procedentes de lugares con los que, según los tiempos y las circunstancias, se mantenían relaciones de amistad y neutralidad, hacía complicada, pero no imposible, la distinción entre las mercaderías legales y las de contrabando.

En este punto, cobraba especial importancia la forma y hechuras de las mercaderías, pues el modo en el que estaban fabricadas indicaba en buena medida su procedencia. Conscientes de las problemáticas que podía generar las similitudes de los productos de unos y otros, por cédula real de 16 de mayo de 1628⁹⁶ se decretó que las mercaderías debían venir, junto con un inventario de todas las que eran traídas, con los despachos de veedores y subveedores de comercio diciendo dónde habían sido fabricadas, aunque en ocasiones estos papeles podían no ser suficiente o resultar ser falsos.

⁹⁴ AHPC. Corregimiento, leg. 6-19, f. 14-15.

⁹⁵ AHPC. Corregimiento, leg. 6-19, f. 14.

⁹⁶ Copia de la Real Cédula del 16 de mayo de 1628. AHPC. Corregimiento, leg. 6-19, ff. 14-34.

Buen ejemplo de la problemática que esto generaba la encontramos en el caso de un pleito que tuvo lugar en el año 1632 en el que fueron denunciados varios fardos traídos al puerto de Laredo por un navío flamenco, *el Creciente*, procedente de Francia. Concretamente, se trataba de un fardo de agujetas⁹⁷ y dos de cueros de becerros que habían sido denunciados como productos de contrabando, pues según el fiscal que interpuso la denuncia, ambas mercancías eran contempladas en la Real Cédula de 16 de mayo de 1628 por considerarse procedentes de potencias enemigas o rebeldes a la Corona hispánica⁹⁸.

La lista de productos y mercancías prohibidas que aparece en la Real Cédula de 1628 es larga. Ésta incluía una gran variedad de géneros, llegando a referirse específicamente, en algunos casos, a productos fabricados en determinados lugares como Lille, Tournai y Brujas⁹⁹. Según esta cédula real quedaba también prohibido cualquier producto que viniera de Inglaterra u otras provincias sujetas a su monarca (Escocia e Irlanda, Silesia)¹⁰⁰, así como especias y otras mercaderías de la India que no viniesen por Portugal¹⁰¹. Evidentemente, todo esto era, en la práctica, muy difícil de controlar.

Se observa también que la mayor parte de las mercaderías prohibidas procedían de la industria textil (*holandas*, paños, fustanes, mitanes, calzas, catalufas, buratos, tafetanes, borlones, felpas, mantelería, agujetas, terciopelados, lienzos...), seguidas de objetos fabricados en metal (desde hojas de espada y dagas hasta oropeles y cofres) y otros géneros de muy diversa índole, tanto bienes de lujo como de uso cotidiano (relojes,

⁹⁷ Especie de cordones. BERNIS, Carmen. *Indumentaria española en tiempos de Carlos V*. Madrid: Instituto Diego Velázquez, 1962, p. 15.

⁹⁸ AHPC. Corregimiento, leg. 6-19, f. 1.

⁹⁹ AHPC. Corregimiento, leg. 6-19, ff. 21, 24.

¹⁰⁰ AHPC. Corregimiento, leg. 6-19, ff. 25-26.

¹⁰¹ AHPC. Corregimiento, leg. 6-19, f. 24.

escritorios, libros, espejos, aceite de linaza, velas de sebo, quesos y arenques, simientes de repollo, sartenes...) ¹⁰².

En algún caso para tratar de facilitar el control, incluso se requería que las mercaderías vinieran con sello y registro de donde se habían teñido, como ocurre con las bayetas teñidas y aderezadas en los estados obedientes, para evitar así posibles confusiones con las de las teñidas en partes prohibidas ¹⁰³.

Sin duda, el hecho de que algunas mercaderías no sólo se fabricasen o labrasen en las tierras rebeldes y de enemigos de España, sino también en los estados obedientes de Flandes, en Alemania y en otras potencias de amigos y aliados, constituía un problema de primer orden. De ahí que las mercaderías que fuesen sacadas de cada provincia para los reinos de la Monarquía hispana tuvieran que venir acompañadas con sus despachos y certificaciones ¹⁰⁴. Del mismo modo, las drogas, especias y otras mercaderías de la India oriental tenían que traer registro de la Casa de la India o de la alhóndiga del Reino de Portugal ¹⁰⁵.

Cuestión aparte era el de la introducción de moneda falsa. La Real Cédula de 1628 ordenaba que se procediese contra quienes la introdujeran, del metal que fuera, y contra quienes lo encubriesen, confiscándolas y condenándoles con las penas declaradas en las leyes ¹⁰⁶. Esto se debía a que desde 1606, hubo una entrada masiva de vellón falsificado (es decir, con menos plata, si es que llevaba algo) realizado en Holanda y Alemania para después ser introducido por portugueses y otros vía Francia. Entre 1606-1620 se llegó a introducir monedas falsas por un valor que superaba los 39.000.000 de ducados, con todo lo que eso suponía para la economía castellana, ya de por sí sometida a continuas

¹⁰² AHPC. Corregimiento, leg. 6-19, ff. 20-26.

¹⁰³ AHPC. Corregimiento, leg. 6-19, f. 21.

¹⁰⁴ AHPC. Corregimiento, leg. 6-19, f. 27.

¹⁰⁵ AHPC. Corregimiento, leg. 6-19, f. 29.

¹⁰⁶ AHPC. Corregimiento, leg. 6-19, f. 29.

presiones inflacionistas debido a la política económica de la Monarquía hispana¹⁰⁷. En estos contextos, en los puntos más activos del contrabando de moneda y metales preciosos la connivencia de los contrabandistas con oficiales de la Corona parece haber sido esencial para el desarrollo de la actividad¹⁰⁸.

Con todo, las dificultades y las dudas que surgieron a la hora de distinguir las mercaderías que podían comerciarse en los reinos de la Monarquía de las que estaban prohibidas en dicha cédula del 16 de mayo de 1628 hizo necesaria la publicación de una segunda Real Cédula el 31 de agosto de 1630¹⁰⁹. Los problemas causados por la similitud que presentaban las labradas en Francia y en las provincias obedientes de los Países Bajos con otras que se fabricaban en Holanda y en otros países de enemigos generaba grandes inconvenientes e incomodidades para las potencias aliadas o neutrales¹¹⁰ e incluso para los propios vasallos de Felipe IV.

Es importante tener en cuenta que la cédula de 1628, que incluye la prohibición referida a las mercaderías procedentes del reino de Inglaterra, había perdido validez como prueba en el pleito sobre *El Creciente* y sus mercaderías, pues para cuando éste tuvo lugar, en el año 1632, la situación entre España e Inglaterra se había calmado, habiéndose firmado un importante tratado de paz en 1630. Así se observa en una de las defensas del mercader laredano Pedro de Señá en nombre del acusado, el francés Carlos Beliotte, al afirmar que la cédula de 16 de mayo de 1628 prohibía los productos de Inglaterra porque

¹⁰⁷ CARRASCO VÁZQUEZ, Jesús. “Contrabando, moneda y espionaje. (El negocio del vellón, 1606-1620)”. *Hispania: Revista española de historia*, LVII/3, 197 (1997) pp. 1081-1087.

¹⁰⁸ MANTECÓN MOVELLÁN, Tomás Antonio. “Obligaciones y lealtades contrapuestas en la España del siglo XVII: Oficiales del rey, agentes de contrabando de moneda y metales preciosos” en GARCÍA HURTADO, Manuel-Reyes (ed.). *Soltando amarras. La costa noratlántica ibérica en la Edad Moderna*. A Coruña: Universidade da Coruña, Servizo de Publicacións, 2019

¹⁰⁹ Copia de la Real Cédula de 31 de agosto de 1630. AHPC. Corregimiento, leg. 6-19, ff. 34-37.

¹¹⁰ Es un hecho que la desconfianza generalizada que había hacia las argucias de los holandeses tuvo su secuela indirecta en los mercaderes e intermediarios procedentes de potencias neutrales o amigas e incluso de los propios súbditos de Felipe IV. ALCALÁ-ZAMORA Y QUEIPO DE LLANO, José. *Op. cit.*, p. 183.

se había despachado “en tiempo en que había guerras con ella y ahora hay paces y corre libre la contratación”¹¹¹.

El maestre¹¹² de *El Creciente* alegó que las mercaderías embargadas por sospecha de ser de contrabando venían de la ciudad de Nantes. A esto se le unían los testimonios de los testigos que afirmaron que tanto las agujetas como los becerros habían sido fabricados en Francia¹¹³. En lo que a las agujetas se refiere, dos de los testigos afirmaron que al menos uno de los fardos embargados contenía agujetas hechas y fabricadas en Francia. Algunos incluso nombran su procedencia exacta. Así Juan de Calderón, vecino de Laredo, dice que proceden de un lugar en Francia cerca de Nantes, porque vio allí a los oficiales que las estaban haciendo y fabricando¹¹⁴. Otro vecino de la villa, Santiago de Guriezo, indica que hay dos lugares en Francia en los que se hacen las agujetas de dicho modo: uno al norte y otro cercano a Nantes, donde hay gran número de oficiales¹¹⁵.

En cuanto a los cueros de becerros, así como el primer testigo afirma que fueron traídos por unos hombres que decían ser de una localidad a 30 leguas de Nantes, a la casa de un mercader llamado Musur Marquez, otro afirma que son como los que se hacen cerca de Nantes, “donde se matan a muchas terneras de los que él ha sido testigo”¹¹⁶ y que se adoban y curten de la forma y manera en que están hechos los de los fardos denunciados. Del mismo modo, otro testigo dice que son de la forma y tamaño de los que se hacen en Francia, pues los que se hacen en Flandes son mayores, mientras que otro confirma que

¹¹¹ AHPC. Corregimiento, leg. 6-19, f. 61. El 15 de noviembre de 1630, se firma en Madrid el *Tratado de Paz, Confederación y Comercio*, prácticamente en los mismos términos del Tratado de Londres de 1604.

¹¹² Desde el siglo XVI hasta el XVIII, se denominaba maestre al capitán de la nao, cuyo oficio era mandar a los demás y éstos obedecerle a él. El piloto era el que gobernaba la nave, era el que dirigía la nave eligiendo los caminos, etc. Alonso de Chaves en su tratado *Espejo de Navegantes* (1520-1538) distinguía al piloto, que gobernaba el barco, del maestre, que gobernaba a las gentes de una nao mercante cualquiera. Cit. en BLANCO NÚÑEZ, José María. “Organización y semántica naval moderna”. *Cuadernos de Historia. Anejos*, V (2006) pp. 196-197.

¹¹³ En total intervienen siete hombres dando su testimonio en dicho pleito. AHPC. Corregimiento, leg. 6-19, ff. 43-57, 59-60.

¹¹⁴ AHPC. Corregimiento, leg. 6-19, f. 44.

¹¹⁵ AHPC. Corregimiento, leg. 6-19, f. 56.

¹¹⁶ AHPC. Corregimiento, leg. 6-19, f. 45, 56

son de la cosecha y manufactura del reino de Francia porque son muy conocidos por su hechura y manera de curtirse, “diferente de otras naciones”¹¹⁷. Este tipo de peritajes debían ser concretos y detallados para dotar de veracidad a los relatos. Además, los testigos debían ser peritos y cualificados para sostener los testimonios.

En el caso que nos ocupa, algunos saben que fueron dos mercaderes y vecinos de Nantes, Manuel Botello y Juan o Musur Márquez, quienes fletaron el navío *El Creciente* para llevar mercaderías a Laredo¹¹⁸, siendo también los mismos quienes cargaron las dichas mercaderías en el navío¹¹⁹. Alguno afirma que las agujetas anteriormente habían sido llevadas a la casa del allí conocido mercader portugués, Manuel Botello, que fue quien compuso al menos uno de los fardos que luego fue entregado al maestre de *El Creciente* para que éste, a su vez, se lo llevara al mercader cántabro, Pedro de Señá. Como ya se ha adelantado, los becerros, sin embargo, fueron llevados antes a la casa de Musur Marquez, que fue quien luego vendió cuatro docenas de aquellos al maestre¹²⁰.

Como se puede observar, en los pleitos y denuncias sobre contrabando, los testigos podían afirmar que las mercaderías denunciadas eran de la fábrica y hechura de las que se hacían en una u otra parte, basándose en lo que habían visto y conocían, algunos a partir de sus viajes, otros por haberlo oído decir a hombres más ancianos¹²¹. En todo caso, las mercaderías que al llegar a los puertos españoles no cumplían con los requisitos o eran sospechosas de ser de contrabando, eran embargadas y bien podían ser devueltas a sus dueños o darse por perdidas.

En este último caso, se ponían en pública almoneda para luego repartir su valor entre el fisco real, las justicias que habían participado en el pleito, etc.¹²².

¹¹⁷ AHPC. Corregimiento, leg. 6-19, f. 44, 52.

¹¹⁸ AHPC. Corregimiento, leg. 6-19, ff. 54, 55.

¹¹⁹ AHPC. Corregimiento, leg. 6-19, ff. 45, 47, 50.

¹²⁰ AHPC. Corregimiento, leg. 6-19, ff. 44-45.

¹²¹ AHPC. Corregimiento, leg. 6-19, ff. 44, 47,

¹²² AHPC. Corregimiento, leg. 6-19, f. 16.

2.2. El transporte

Normalmente cuando se habla de contrabando, se suele prestar especial atención a las mercaderías, pero los navíos, como transporte y contenedor de las mercancías, tenían también una gran relevancia. Así se muestra en las cédulas reales de la época, pues es habitual encontrar referencia a prohibiciones de comerciar o emplear determinados navíos según su procedencia. De hecho, la Real Cédula del 16 de mayo de 1628 prohíbe expresamente la llegada de navíos de rebeldes o enemigos a la Corona, a aquellos que vengan por su cuenta y a todos los que hubiesen sido fabricados por los holandeses¹²³. Es el caso de la denuncia del navío flamenco *El Creciente*, “fabricado y hecho en las islas rebeldes y de enemigos de la Real Corona”. En la denuncia es definido como “prohibido y de contrabando”. Es más, debido a esta circunstancia, se pretendió condenar a las mercaderías que en él venían al ser consideradas “de la misma calidad” que el barco¹²⁴.

En el caso de *El Creciente*, el maestro y sus marineros habían traído y presentado unos recados en los que al parecer aparecían el remate y la venta del navío, librados por el Almirantazgo¹²⁵ y testificado por los escribanos y otros, considerando que era suficiente pues decían que en Dunquerque y demás estados nunca hacían las ventas ante escribanos sino solamente ante testigos. Esta era la costumbre y el trato común tanto en los estados obedientes de Flandes como en el Reino de Francia, habiéndose hecho el despacho en la misma conformidad que el resto de los realizados por los jueces del Almirantazgo¹²⁶.

¹²³ AHPC. Corregimiento, leg. 6-19, f. 15.

¹²⁴ AHPC. Corregimiento, leg. 6-19, f. 1.

¹²⁵ DOMÍNGUEZ ORTIZ, A. “Guerra económica y comercio extranjero en el reinado de Felipe IV”. *Hispania: Revista española de historia*, 89 (1963) p. 80. DÍAZ GONZÁLEZ, Francisco Javier. *Op. cit.*, p. 104. ALCALÁ-ZAMORA Y QUEIPO DE LLANO, José. *Op. cit.*, p. 181. STRADLING, Robert A. *Op. cit.*, pp. 47-60.

¹²⁶ AHPC. Corregimiento, leg. 6-19, f. 3.

Tales eran las dificultades a la hora de hallar la procedencia de algunos barcos, que la Real Cédula de 6 de mayo de 1625 ordenaba a los oficiales reales a ayudarse de expertos en la construcción de navíos para identificar a los que fueran holandeses¹²⁷. En este caso, no fue necesario pues claramente se trataba de un navío de fábrica holandesa, que, sin embargo, había sido dado por “buena presa”. Esta era una circunstancia habitual, sobre todo para los comerciantes holandeses, con frecuencia vulnerables ante los continuos ataques de los corsarios de Dunquerque¹²⁸.

Tal y como se muestra en el pleito sobre el navío *El Creciente*, un capitán de guerra de Dunquerque tomó el barco de presa a unos holandeses. En Dunquerque fue dado por *buena presa* por los jueces del Almirantazgo, poniéndose en pública almoneda en la misma ciudad. Una vez rematado y adjudicado a un vecino de la ciudad, por el mes de enero, éste se lo vendió por ocho mil reales al mercader francés y futuro maestro de dicho navío, Carlos Beliotte¹²⁹. Los testigos del caso afirmaban no recordar el precio de la subasta, pero aseguraban saber de la venta porque estuvieron algunos de ellos presentes cuando se hizo la entrega del navío “muy bueno y de porte de 36 toneladas”¹³⁰.

Un mes después, el navío salía de Dunquerque para ser llevado a Salazar, la villa de la que era vecino el maestro Carlos Beliotte¹³¹. Asimismo, varios testigos afirmaban que de una parte del navío también era dueño Muxur Lefort, vecino de Salazar¹³². Los navíos dados por buena presa podían ser empleados para navegar y comerciar en los territorios de la Monarquía hispana sin pena¹³³, aunque esto podía generar algunos

¹²⁷ “Cédula Real... 6 de mayo de 1625”. ABREU Y BERTODANO, Joseph Antonio de. Colección de los Tratados de paz, Parte I [en línea]. Antonio Marin, Juan de Zúñiga y Viuda de Diego Peralta, imp., 1744, p. 477.

¹²⁸ COOPER, J. P. (dir.). *Historia del Mundo Moderno. IV La decadencia española y la guerra de los treinta años. 1610-1648/59*. Barcelona: Editorial Román Sopena, 1976, p. 165.

¹²⁹ AHPC. Corregimiento, leg. 6-19, f. 40.

¹³⁰ AHPC. Corregimiento, leg. 6-19, f. 54, 55.

¹³¹ AHPC. Corregimiento, leg. 6-19, f. 46.

¹³² AHPC. Corregimiento, leg. 6-19, f. 48, 50-51.

¹³³ AHPC. Corregimiento, leg. 6-19, f. 3.

inconvenientes en los puertos y los controles. El problema en el caso de *El Creciente* y probablemente de otros muchos procedentes del Norte es que, como más arriba se ha comentado respecto a las mercaderías, las ventas de navíos entre particulares y mercaderes en ciudades de Flandes y del Reino de Francia también se hacían de palabra y no ante escribanos¹³⁴.

Otra cuestión que no carece de importancia es la de los nombres de los navíos, que durante la Edad Moderna no eran muy estables, de ahí que la información, al cruzar datos, deba manejarse con mucha cautela¹³⁵. Basta con mirar los documentos del pleito sobre el navío francés *el Creciente*. En el Archivo Histórico de Cantabria aparece el legajo en el catálogo bajo el descriptor de *Sobre el embargo de mercaderías traídas a Laredo por el navío flamenco el Oriente, procedente de Dunkerque*. Una lectura de su contenido nos indica que aparece solo una vez como *El Oriente*, otras pocas como *El Eresancto* o *Eresante*, y las que más, como *El* o *La Creciente*, luego parece más apropiado decir que el nombre del navío flamenco era el de *El Creciente*¹³⁶.

Cruzar tales datos con los de otros trabajos o fuentes puede ser interesante, ya que en algunos casos pueden darse algunas coincidencias. Por ejemplo, en el trabajo de Ángel Alloza se menciona a un navío llamado *El Creciente* procedente de Francia, cuyo maestre es Juan Gautier y que llevaba arenques y agujetas de contrabando a Galicia entre 1628 y 1635. Podría tratarse del mismo barco, pero aun con coincidiendo en datos importantes como el del nombre, la procedencia -Francia-, en el tiempo -primeros años de la década de 1630- y espacio -cornisa cantábrica-, e incluso en el producto de contrabando -las agujetas-, conviene tener cuidado. Por supuesto, hay nombres mucho menos comunes a

¹³⁴ En lo que a bienes raíces se refería, se practicaban y hacían escrituras ante escribanos, conocidas allá como *tabaliones*. AHPC. Corregimiento, leg. 6-19, ff. 40, 44, 46, 52.

¹³⁵ A partir de los documentos se pueden sacar tanto los nombres de las naos, su procedencia y su destino, quiénes eran los dueños, los maestros... ZABALA URIARTE, Aingeru. *Op. cit.*, p. 122.

¹³⁶ No es el único caso en el que el nombre del barco está mal interpretado o escrito en el título que aparece un legajo en el catálogo del AHPC.

otros pues, así como de *El Creciente* encontramos estos dos ejemplos (el de Laredo y el de Galicia), otros muchos barcos eran llamados, por ejemplo, *Nuestra Señora del Rosario*¹³⁷. La identificación de navíos, mercancías y agentes del tráfico dificultaba, en todo caso, la definición del fraude y, por lo tanto, toda actividad de control.

2.3. El fraude

Así como las mercancías que venían del extranjero podían generar grandes sospechas de contrabando, también podía suceder con las que salían de los puertos de la Península, con mayor recelo en el caso de los barcos extranjeros independientemente de que fueran fletados por comerciantes españoles. Extranjeros o naturales, cualquier embarcación que saliera con mercancías de cualquier villa portuaria, como podía ser Laredo, antes tenía que pagar y satisfacer los derechos reales y dar una fianza. El simple hecho de trasladar un barco a otro fondeadero cercano sin hacer tales pagos o dar fianza podía generar la sospecha de fraude y/o contrabando y llevar a que la guarda de la aduana de los diezmos de la mar interpusiera una denuncia contra la nao y sus mercaderes.

Es el caso de un navío inglés *La María*, que una noche a comienzos de octubre de 1642 parece fugarse del puerto laredano sin pagar ni satisfacer los derechos reales y sin dar fianzas de descargarlo en parte lícitas. La nao había venido de Cádiz cargada de sal para el alfolí real de la villa. Tras su descarga estuvo surta varios días en el puerto y concha de la villa, donde fue cargada de hierro y otras cosas (breas, arcos y maderas¹³⁸) por parte de diferentes personas, entre ellas varios mercaderes de la villa de Laredo que por fletamento las ponían en la nao para ser llevadas a Cádiz o Sanlúcar. El problema es que antes de que saliera del puerto de Laredo había una partida de hierro y otras mercaderías a cargo y cuenta del maestro de la nao y mercader inglés, Guillermo Arandell,

¹³⁷ ALLOZA APARICIO, Ángel. “La junta del Almirantazgo... *op. cit.*, p. 231; OTERO LANA, Enrique. *Op. cit.*

¹³⁸ AHPC. Corregimiento, leg. 7-1, f. 19.

que habían sido denunciadas por la guarda de la aduana real de la villa por ser embarcadas sin registrarse ni haber pagado los derechos reales debidos¹³⁹.

El ocho de octubre, por la noche, la nao se hizo a la vela y salió del puerto supuestamente “con sumo secreto [y] sin averlo dado a entender a ninguna persona de las que en esta villa comunicaban y con quienes tenían su trato y dependencia”¹⁴⁰. Las mercaderías habían sido entregadas a los ingleses con la confianza de que iban a ir a las “provincias y partes lícitas de comerciar”, concretamente a Sanlúcar, sin que se dejasen en Portugal¹⁴¹ u otro reino prohibido y el barco, en el momento de la supuesta fuga, tampoco había dado fianza en la que se asegurase que la carga no iba a ser llevada a dichos lugares prohibidos¹⁴².

La situación descrita tenía un mayor agravante por tratarse de un navío fuerte y bien armado “con veinticuatro piezas de artillería y mucha gente”¹⁴³ no habiendo en Laredo ninguna nao parecida ni barco de fuerza que pudiera llegar a él y detenerlo¹⁴⁴. El asunto era más importante que el de control del tráfico de mercancías ilícitas.

Conviene aclarar una cuestión y es que, en la Edad Moderna, la distinción entre barco de guerra y barco mercantil, al menos en los inicios, no estaba siempre del todo clara. Las flotas se componían de buques de toda clase en función de las necesidades del momento, al igual que otros navíos podían ir armados con piezas de artillería. A medida que se avanza en el tiempo, se diseñarán más buques específicos para la guerra. Algunos coincidieron en el nombre con otros de uso corriente, pero poco tenían que ver entre sí.

¹³⁹ No lo dezmaron. AHPC. Corregimiento, leg. 7-1, f. 10.

¹⁴⁰ AHPC. Corregimiento, leg. 7-1, f. 7.

¹⁴¹ Tras la revuelta portuguesa, a pesar de las prohibiciones de comerciar con Portugal, había noticias de que los ingleses adquirían el hierro de las provincias vascas o la Montaña y después se llevaba a Oporto. VALLADARES RAMÍREZ, Rafael. *Op. cit.*, pp. 60-61.

¹⁴² El propio maestre de la nao, Ricardo Fermeris, en un interrogatorio afirma que llevaba las mercaderías a Sanlúcar, “en el Andalucía”. AHPC. Corregimiento, leg. 7-1, f. 7, 9, 10, 19.

¹⁴³ Concretamente son 46 hombres. AHPC. Corregimiento, leg. 7-1, f. 9, 16.

¹⁴⁴ AHPC. Corregimiento, leg. 7-1, f. 9.

Este es uno de los temas que más dificultades genera a quienes se dedican al estudio de aquellos barcos, pues para empezar su nomenclatura ya de por sí genera confusiones a la hora de distinguir las embarcaciones, en especial las de pequeño o mediano porte. En las fuentes, una misma palabra puede hacer referencia a un tipo específico o ser empleada como denominación genérica. Al fin y al cabo, en el ámbito marítimo predominaba la cultura de la palabra y quienes han dejado rastro en las fuentes, frecuentemente eran escribanos y notarios que desconocían las sutilezas tecnológicas que diferenciaban a unas embarcaciones de otras.

Términos como nao y navío podían ser confundidos incluso por estudiosos y publicistas de la época, no así en el caso de maestros constructores u oficiales reales dedicados a ello¹⁴⁵. De hecho, así ocurre con las fuentes que han sido empleadas para este trabajo. Hacia el siglo XVII, sin contar con las variantes locales, coexistían más de una veintena de tipos que se diferenciaban entre sí según su forma, tamaño y dedicación. El tráfico mercantil de larga distancia se efectuaba en zabras, navíos, naos, galeones y galeazas mercantes, mientras que para el comercio de cabotaje se usaban embarcaciones más pequeñas como pinazas o chalupas¹⁴⁶.

Con independencia de que hubiese barco de fuerza o similar en Laredo, lo cierto es que el navío *La María* no se fugó, sino que se trasladó al fondeadero del Fraile¹⁴⁷, porque se acercaba un temporal y, como se ha comentado más arriba, dicho surgidero estaba preparado para navíos de gran tamaño y mucho porte, a diferencia del de Laredo,

¹⁴⁵ Ejemplo de ello es el de Escalante de Mendoza que describió en 1575 dos tipos de naos claramente diferenciadas, las “redondas” o de pozo y las “de bordo y mareaje firme”, de bastante más calado. Unas dedicadas a las Carreras de Flandes, Levante e Indias y otras para las pesquerías de Terranova y la guerra. Por otra parte, el matemático Hoste en *Théorie de la Construction des vaisseaux* (1697) reconocía que con frecuencia los mejores barcos eran obra de analfabetos, es decir, de familias de carpinteros que construían estas embarcaciones a partir de la experiencia y la observación. CASADO SOTO, José Luis. “Barcos para la guerra... *op. cit.*”, pp. 36, 45.

¹⁴⁶ Para conocer las tipologías de los barcos en aquella época, resulta imprescindible la obra de Casado Soto. *Ibidem*, pp. 21-22; 43-45.

¹⁴⁷ Uno de los testigos afirma que “la dicha nao que sse salió de la concha y surxidero en que estaba y se fue y doblo el cavo de la rochela...”. AHPC. Corregimiento, leg. 7-1, f. 3.

que estaba más desprotegido. Allí permaneció fondeando a la espera de cargar otras mercaderías de Santander, de ser visitado y de tomar los despachos necesarios¹⁴⁸. Asimismo, la partida que no había sido manifestada en la aduana se debía a que la persona a cargo y por cuya cuenta habían sido embarcada, el mercader inglés Guillermo Arandell, se encontraba asistiendo a un pleito en la villa de Bilbao y, a que el maestro del navío, Ricardo Fermeris, quien había trasladado la nao al fondeadero de Santoña, ignoraba “la costumbre y estilo della tierra” de pedir la licencia y sacar los despachos necesarios¹⁴⁹.

Resulta comprensible que la actuación del maestro de salir del puerto laredano por la noche y sin haber pagado los derechos ni dado la fianza generase sospechas de fraude, máxime cuando era una forma común que tenían los contrabandistas la de actuar por la noche. En algunos casos hacían que se iban y esperaban a que anocheciera para volver a la costa y cargar las naos con metales preciosos y mercaderías vedadas. En otros casos los navíos descargaban fuera del puerto o por la noche parte de los productos¹⁵⁰, etc. Una de las medidas para evitar esto era que los maestros prosiguieran su viaje hasta el puerto de destino sin parar en ningún otro lugar, salvo por causa de fuerza mayor.

Por otra parte, lejos de ser una ayuda, la presencia de Santoña en la misma bahía que Laredo pero con una jurisdicción distinta generó serios problemas entre ambas villas, entre otros por el sistemático incumplimiento de los santoñeses¹⁵¹. Tal y como dice Rodríguez Fernández, las relaciones entre las villas de Santoña y Laredo, durante los siglos XIV y XVII, “constituyen la historia de un pleito permanente”¹⁵².

¹⁴⁸ AHPC. Corregimiento, leg. 7-1, f. 12, 18.

¹⁴⁹ AHPC. Corregimiento, leg. 7-1, f. 12, 19. (Eso dice Guillermo Arandell, pero según Ricardo Fermeris se marchó de la concha por la amenaza de tormenta y porque tenía noticia de que todos los despachos y la licencia del corregidor estaban en poder de don Juan del Hoyo Alvarado)

¹⁵⁰ MANTECÓN MOVELLÁN, Tomás Antonio. “Hampas contrabandistas en la España Atlántica de los siglos XVII y XVIII” en FERNÁNDEZ DE PINEDO, Emiliano et al. *El Abra: ¿mare nostrum?: Portugalete y el mar: actas de la IV Jornadas de Estudios Históricos "Noble Villa de Portugalete"*. Portugalete: Ayuntamiento, 2005, pp. 150, 158. ESCOBEDO, Rafael. “Sospechosos habituales... *op. cit.*, p. 317.

¹⁵¹ PALACIO RAMOS, Rafael. *Un presidio ynconquistable... op. cit.*, p. 42.

¹⁵² RODRÍGUEZ FERNÁNDEZ, Agustín. *Op. cit.*, p. 298.

Santoña fue durante un tiempo señorío eclesiástico. Entre 1579 y 1614, Felipe II incorporó tanto a la villa como al monasterio de Santa María la Real de Nájera a la Corona, para después, hacia 1615 convertirse en feudo señorial de los Sandoval y Rojas. Durante estos siglos, hubo una constante tensión entre ambas villas por la inclusión del litoral y puerto de Santoña dentro de los límites jurisdiccionales marítimos asignados a la villa de Laredo. Era en la villa de Santoña donde se hallaba el principal fondeadero, siendo continuos los conflictos por los derechos de visita de los navíos surtos en la Canal¹⁵³.

Los vecinos de Santoña nunca aceptaron de buen grado tal sometimiento y mientras Laredo se consolidaba como sede del Corregimiento, la aduana y los alfolíes reales, Santoña se convertía en un foco permanente de contrabando y fraude fiscal¹⁵⁴.

En conclusión, además de no ser sencillo distinguir entre el comercio legal y el ilegal, existió una recurrente dificultad a la hora de averiguar la verdadera procedencia de los barcos y mercancías que arribaban en el puerto debido a las similitudes que presentaban en su fabricación con las de las potencias neutrales o amigas. Aquellos que traían o sacaban mercancías tenían que someterse a los controles aduaneros, si bien muchos buscaron formas para evitarlos, contando, además, en ocasiones con la solidaridad y participación de los propios vecinos y autoridades del lugar. Los barcos y mercaderías declarados finalmente de contrabando se daban por perdidos y eran vendidos en pública almoneda para obtener así su valor monetario y poder repartirlo entre las partes que las órdenes reales mandaban, siempre a expensas de las relaciones diplomáticas con el resto de los poderes.

Al problema del contrabando, se le unía el del fraude, ambos favorecidos por los conflictos jurisdiccionales con otros puertos y villas cercanas que servían de vía de escape para las actividades ilícitas. Todo barco que saliera con mercancías de cualquier villa

¹⁵³ PALACIO RAMOS, Rafael. *El Corregimiento de Laredo... op. cit.*, p. 56.

¹⁵⁴ RODRÍGUEZ FERNÁNDEZ, Agustín. *Op. cit.*, pp. 298-299.

portuaria antes tenía que pagar y satisfacer los derechos reales y dar una fianza de que iba a descargar las mercancías en partes lícitas, a menos que quisiera generar la sospecha de fraude.

3. LOS INSTRUMENTOS DE CONTROL

El comercio marítimo se vio afectado por los conflictos bélicos que tuvieron lugar entre 1618 y 1648 pero, sobre todo, por las medidas políticas y económicas que Felipe IV tomó al respecto. Mediante cédulas y pragmáticas reales, que en ocasiones contravinieron los tratados internacionales con otras potencias, el monarca español impuso una serie de prohibiciones y restricciones al tráfico marítimo. Indirectamente todo ello propició el contrabando. Cédulas como la del 16 de mayo de 1628 tenían la finalidad de impedir la introducción de frutos o mercaderías procedentes de estados rebeldes y reinos enemigos de la Monarquía hispana, prohibiendo a su vez cualquier comercio con ellos. Para combatir el contrabando y los fraudes de los que se pretendían valer los mercaderes para introducir mercaderías prohibidas la Corona desarrolló mecanismos de control.

La principal institución encargada de perseguir el comercio ilegal y fraudulento en esos años fue la *Junta del Almirantazgo*, creada en 1625. Se trataba de un órgano compuesto de un consejo, una junta y un tribunal, con sede en Madrid, que tenía como objetivo principal ejercer de Tribunal Supremo. Perduró hasta 1643, año en el que fue incorporado al Consejo de Guerra tras haber sido reformado¹⁵⁵. Su creación fue ideada a partir del *Almirantazgo de los Países Septentrionales* (1624-1628), con sede en Sevilla, para proteger el comercio flamenco y alemán que desde que hubo terminado la Tregua de los Doce Años estaba registrando una considerable disminución de los tratos mercantiles

¹⁵⁵ En ese mismo año, antes de incorporarse al Consejo de Guerra, se había unificado la Junta de represalias de bienes franceses con la del Almirantazgo. Es más, desde 1628, la Junta había asumido también las funciones del Almirantazgo. DOMÍNGUEZ ORTIZ, A. "Guerra económica y comercio extranjero... *op. cit.*, p. 80. ALLOZA APARICIO, Ángel. *Europa en el mercado español... op. cit.*, p. 80

con España. Otros objetivos eran acabar con la superioridad comercial y marítima de los holandeses y controlar las fianzas que los mercaderes debían abonar como garantía de que sus exportaciones no iban a acabar en manos de mercaderes rebeldes ni enemigos¹⁵⁶.

3.1. Los oficiales encargados del control del contrabando

La Junta del Almirantazgo tenía agentes repartidos por toda la Península en los principales puertos, los *veedores del comercio y del contrabando*, cuya función era la de vigilar y controlar el comercio marítimo con los rebeldes y enemigos de la Monarquía, “sin medios bélicos de ninguna clase”¹⁵⁷. Mediante las visitas e inspecciones de los barcos y mercancías que llegaban a los principales puertos de la Península, los veedores tenían la función de impedir que se introdujesen en España, confiscando las que fuesen declaradas de contrabando.

Estos agentes seguían las indicaciones dadas en una *Instrucción* promulgada junto con la Real Cédula del 16 de mayo de 1628. A lo largo de 18 capítulos se establecieron los objetivos y las principales tareas de los veedores, así como sus competencias, su jurisdicción y obligaciones¹⁵⁸.

Ahora bien, como se puede observar en los documentos aquí empleados, la maquinaria administrativa del Almirantazgo incluía también a jueces, alguaciles, fiscales, secretarios...¹⁵⁹. Entre todos ellos tenían que inspeccionar los barcos que llegaban a los puertos tratando de evitar que arribasen navíos de enemigos camuflados bajo el pabellón de algún aliado, además de intentar diferenciar las mercancías legales de las ilegales distinguiendo las que se hacían y fabricaban en Flandes de las manufacturadas en Holanda, comprobando que las licencias de origen y procedencia de las mercaderías no

¹⁵⁶ ALLOZA APARICIO, Ángel. “La junta del Almirantazgo... *op. cit.*, p. 221.

¹⁵⁷ DOMÍNGUEZ ORTIZ, A. “Guerra económica y comercio extranjero... *op. cit.*, pp. 80-81.

¹⁵⁸ El capítulo cuarto, por ejemplo, indicaba cómo tenían que hacer las visitas a los navíos. DÍAZ GONZÁLEZ, Francisco Javier. *Op. cit.*, pp. 122-123.

¹⁵⁹ AHPC. Corregimiento, leg. 6-19, ff. 63, 69.

estuviesen falsificadas, etc. Tenían también una jerarquía pues, así como un subveedor podía dar autos y encargarse del seguimiento de los pleitos por contrabando, era el veedor quien daba la sentencia definitiva del caso¹⁶⁰. En otros pleitos era el corregidor, o en su defecto el teniente general de Corregimiento, el que dictaminaba la sentencia¹⁶¹.

Según la Real Cédula de 16 de mayo de 1628, cuando un navío arribaba en alguno de los puertos de Castilla, el maestre, dueño o patrón del mismo estaba obligado a entregar el libro de sobordo, el registro o cargazón de las mercaderías que trajera en aquel, con sus marcas y declaraciones de los dueños a quienes venían consignadas, a las personas nombradas por el monarca en los dichos puertos. También tenían que manifestar las que se trajesen fuera de registro. Y, ya sea por mar o por tierra, en las aduanas de los diezmos de la mar¹⁶² y en la de los puertos secos, viniesen por donde viniesen, tenían que entregar el registro a los administradores o dezmeros de las partes donde no hubiese persona nombrada para ello, o a las justicias, quienes se harían cargo de visitar y reconocer las mercaderías comprobando los registros que se presentasen y abriendo fardos, pacas o barriles en que vinieren en caso de ser necesario¹⁶³.

De hecho, no hacer la declaración cuando era requerida podía conllevar el apresamiento y envío a la cárcel pública de la villa. Todos estos protocolos enmarcaban un amplio escenario de interacción entre los oficiales y los responsables de los navíos.

3.2. Las visitas de inspección de navíos

En lo que a las visitas se refiere, éstas podían repetirse las veces que fuera oportuno mientras el barco estuviera fondeando en el puerto. Las visitas podían ser

¹⁶⁰ AHPC. Corregimiento, leg. 6-19, f. 63.

¹⁶¹ AHPC. Corregimiento, leg. 7-1, f.

¹⁶² Las Cuatro Villas, Santoña y varias localidades más estaban exentas del pago de los diezmos de la mar en las importaciones para el consumo local, no así para las que estaban destinadas al mercado interior. Este privilegio les fue concedido mucho antes, pero fue confirmado en 1619. LANZA GARCÍA, Ramón. *Op. cit.*, pp. 230, 256.

¹⁶³ AHPC. Corregimiento, leg. 6-19, f. 29-30.

realizadas por diferentes oficiales, aunque no solo era una obligación de quienes controlaban el contrabando y los fraudes, sino que también podían efectuarse por petición de otros, incluso un civil, en un pleito, como prueba. Buen ejemplo de ello es el caso de la visita que se hace al barco inglés *La María* por petición del acusado Guillermo Arandell.

Tras aceptarse la realización de esa visita, el teniente de alguacil mayor de la villa, con la asistencia del escribano, visitó el navío y la cámara de popa. Según su testimonio el navío parecía estar cargado de hierro, arcos y otras cosas sin que pareciese ninguna que no fuese lícita de comerciarse y prohibido sacarlo por mar. Sin embargo, ante la falta de seguridad o como él apuntó, por no saber, el alguacil prefirió no dar su firma¹⁶⁴, siendo ésta la única validación de su testimonio oral.

La cuestión de las visitas generaba frecuentemente conflictos de competencia entre los agentes del Almirantazgo y los de otras instituciones judiciales y administrativas. De hecho, como ya se ha comentado más arriba, a escala local, en los casos que nos ocupan, se trataba de un problema habitual entre Laredo y Santoña. El problema es que no solo estaban efectuando cargas y descargas sin la licencia de Laredo, sino que incluso llegaron a impedirse en Santoña las visitas de los navíos, cosa que era competencia exclusiva de Laredo, llegando a emplearse en algunos casos la violencia¹⁶⁵.

Así, por ejemplo, en abril de 1621 un navío extranjero que se presentó en la canal de La Salvé con cueros, bayetas y otros géneros, fue abordado por varios vecinos de Santoña que mediante el uso de la fuerza obligaron al navío a ir directamente al muelle de la villa impidiendo la visita y descarga en Laredo, que era donde correspondía, a lo que Laredo respondió denunciando de inmediato el hecho al Consejo de Hacienda¹⁶⁶.

¹⁶⁴ AHPC. Corregimiento, leg. 7-1, f. 11, 14, 16.

¹⁶⁵ AHPC. Corregimiento, leg. 68-35. Cit. en RODRÍGUEZ FERNÁNDEZ, Agustín. *Op. cit.*, pp. 308-309.

¹⁶⁶ AHPC. Corregimiento, leg. 6-18.

Ser el primero en alcanzar el navío extranjero recién llegado al puerto era fundamental para evitar fraudes gracias a las prevenciones o avisos que otros solían dar a los mercaderes para ocultar la mercancía sospechosa. La instrucción que regulaba la función de los veedores contemplaba también la posibilidad de que llegase más de un barco, en cuyo caso tenían que ser colocados guardas en cada uno hasta que lo hubiese visitado el oficial real¹⁶⁷.

Otro incidente, si cabe más llamativo, fue el de finales de 1646. El navío *El Mercader de Madrid* entraba en la canal de La Salvé, para después permanecer surto en las proximidades de Santoña sin licencia de Laredo ni que el maestre hubiese dado cuenta a la justicia laredana. Andrés de Prada, que recién había llegado a Laredo para ejercer de Corregidor de las Cuatro Villas, envió a su alguacil mayor, a un escribano y varias personas más al navío para que realizasen el reconocimiento y visita reglamentarios.

Al llegar allí, se encontraron con que a bordo del mismo se hallaban ya tres clérigos y varios vecinos de Santoña, quienes además de impedirles hacer su trabajo, tampoco permitieron que el alguacil de Laredo ejerciese su jurisdicción “*diciendo que quitase la bara por ser quebrantamiento de jurediçion...*”, obligándoles a volver a Laredo sin cumplir con su labor. Solo unos días después, el corregidor de Laredo logró tomar declaración al maestre del barco, un inglés que iba de paso hacia Bilbao con mercaderías consignadas a varios vecinos y mercaderes de la aquella villa¹⁶⁸.

Situaciones similares a éstas se repitieron hasta cuando menos finales del XVII. Tal fue el conflicto que la única solución que Laredo veía era que Santoña fuera reincorporada a la Corona bajo la jurisdicción de Laredo y por tanto del corregidor, llegando incluso a ofrecer a la Corona 6.000 ducados para que se rescatase a la villa del

¹⁶⁷ ALLOZA APARICIO, Ángel. *Europa en el mercado español...* op. cit., p. 121.

¹⁶⁸ AHPC. Corregimiento, leg. 7-2. Autos de oficio sobre la visita que la justicia de Santoña pretende realizar a ciertos navíos extraviados. RODRÍGUEZ FERNÁNDEZ, Agustín. *Op. cit.*, pp. 310.

señorío del duque de Lerma. Para finales del XVIII Santoña ya había vuelto a la Corona, pero con jurisdicción propia.

El conflicto entre Laredo y Santoña fue quizás el más recurrente, pero Laredo también tuvo fricciones por su preeminencia jurisdiccional en el ámbito del comercio marítimo con Colindres y Limpias, las cuales disfrutaban de algunos privilegios fiscales desde el siglo XIV pero que no las desligaba de la jurisdicción del corregidor ni de la de Laredo. Con Castro Urdiales y Guriezo también tuvo disputas por el control del lugar y ría de Oriñón, siendo este objeto de controversia desde la Edad Media, por ser el lugar en el que confluían los límites jurisdiccionales de ambas villas. La villa laredana llegó a tener querellas hasta con la Junta de las Siete Villas por descargar navíos en el ribero de Quejo sin la previa licencia de Laredo¹⁶⁹.

Estas tensiones jurisdiccionales, que son muy características de la estructura interna de la monarquía absoluta de los Habsburgo se mostraban especialmente intensificada en un territorio tan fragmentado como la Cantabria Moderna y ofrecía múltiples resquicios para que se expresara el conflicto y, en la materia que nos ocupa, para que se mantuvieran grietas entre los espacios de poder y control.

3.3. La vara de justicia en los puertos

Una premática del 28 de febrero de 1627 ampliaba y extendía a todos los puertos de mar y secos la ley 10ª título 18 del libro 6º de la Nueva Recopilación que disponía que las mercaderías que entrasen por los puertos de la provincia de Guipúzcoa y por Navarra fuesen registradas por los corregidores y justicias y que “a los dueños cuyas fueren se les aperciba a que el valor en maravedíes de las mercancías sea devuelto con otras y “no en oro ni en plata ni en moneda amonedada”. Es decir, los retornos de las importaciones

¹⁶⁹ *Ibidem*, pp. 296-297, 309-320, 371.

tenían que hacerse con frutos o mercaderías nacionales y no en moneda¹⁷⁰, siempre haciendo coincidir su valor con el de las exportaciones.

Ante la falta de cuidado y vigilancia que habían estado mostrando anteriormente y el hecho de que no se observasen las leyes, se mandaba establecer en todos los puertos un libro donde se asentasen todas las mercancías que entraran y salieran por ellos, no admitiéndose mercaderías cuyos dueños no hubieran dado antes fianza de que iban a descargarlo en partes lícitas¹⁷¹. Esta obligación generó en su momento numerosas quejas no solo de los naturales sino también de las gentes procedentes de potencias aliadas, como las repúblicas de Lübeck y Hamburgo, entre otros, por el alto importe que se tenía que depositar a priori, aunque luego se recuperase¹⁷².

A nivel jurídico, tal y como dice la Real Cédula del 16 de mayo de 1628, basándose en otra del 13 de enero de 1625, cualquier pena o causa relativa al comercio ilegal y fraudulento quedaba subordinada a la “disputación” de la Junta del Almirantazgo, subrayando que las causas de contrabando y prohibiciones de entradas en estos reinos no les había de tocar ni tenían que proceder en ellas las “justicias hordinarias, ni ministros o súbditos de la guerra de cualquier calidad” y si por alguna razón las empezasen, tenían la obligación de remitirla a la persona puesta por el rey “en aquel partido” para que supiera de ellas y las acabase.

Si en alguno de los partidos donde se habían de nombrar personas, no las tuviese el rey nombradas y puestas, se permitía que las justicias ordinarias como jueces de comisión conociesen y procediesen en las dichas causas y dieran sentencia haciendo justicia conforme a lo dispuesto en la cédula y otras promulgadas por el rey. Asimismo, las aplicaciones de condenas y las apelaciones de las resoluciones dadas por las justicias

¹⁷⁰ AHPC. Corregimiento, leg. 6-19, f. 31.

¹⁷¹ AHPC. Corregimiento, leg. 6-19, ff. 31-32. AHPC. Corregimiento, leg. 7-1, f. 7.

¹⁷² DÍAZ GONZÁLEZ, Francisco Javier. *Op. cit.*, p. 115.

ordinarias y los propios veedores habían de venir de la Junta del Almirantazgo¹⁷³, si bien podía haber quien ante una sentencia injusta apelase como última instancia a la justicia del rey¹⁷⁴, lo que generalmente se practicaba a través de los Consejos.

Por tanto, la Junta del Almirantazgo se hacía cargo de la ejecución y superintendencia de las prohibiciones contenidas en la Real Cédula y de su observancia con jurisdicción “prevativa ordinaria y militar”. Se hacía saber al Consejo Real de Estado y Guerra, a las chancillerías y audiencias de ciudades, villas y lugares, a gobernadores virreyes y otras figuras con poder judicial, que no podían entrometerse ni por apelación, querella, recurso o exceso más que lo que la cédula permitía a los capitanes generales y a las justicias ordinarias. Solo a la Junta del Almirantazgo y a las personas subordinadas a ellas les atañía este tipo de causas y pleitos¹⁷⁵.

Dicha cédula real había de guardarse tanto en los reinos y señoríos de Castilla, Navarra, Aragón y Portugal, como en los dominios españoles en Italia (Nápoles, Sicilia y Milán) y los estados obedientes de Flandes. Tenía que ser publicada en los puertos, ciudades y villas de la Corona de Castilla y en la cabeza de todos los demás territorios, considerándose esto como suficientemente válido para todo el reino y provincia¹⁷⁶.

Aunque el presente trabajo se centre en el comercio marítimo y el contrabando durante los años de la Guerra de los Treinta Años, que prácticamente coincide con los años de vida de la Junta del Almirantazgo, no se debe menospreciar la importancia de la figura del corregidor, que desde su creación tenía entre sus funciones el evitar el contrabando en los puertos y los posibles fraudes a la Hacienda Real. De hecho, en estos años podía seguir ocupándose de las demandas interpuestas por otros como la guarda de la aduana de los diezmos de la mar ante la sospecha de fraude, como sucedió con el pleito

¹⁷³ AHPC. Corregimiento, leg. 6-19, ff. 17-20.

¹⁷⁴ AHPC. Corregimiento, leg. 6-19, f. 8.

¹⁷⁵ AHPC. Corregimiento, leg. 6-19, f. 33.

¹⁷⁶ AHPC. Corregimiento, leg. 6-19, f. 34.

anteriormente mencionado del barco inglés *La María* (1642) que creyeron que se había fugado, por no pagar los derechos ni dar la fianza antes de trasladarse de fondeadero¹⁷⁷.

Como se puede observar, eran numerosos los oficiales los que tenían la obligación de controlar el tráfico mercantil y evitar el contrabando de mercancías prohibidas, embargándose las mercaderías que, a su llegada a los puertos, eran consideradas ilegales o dudosas de ser de contrabando. En algunos casos, mientras tenían lugar los pleitos y se hacían las investigaciones necesarias, las mercancías confiscadas permanecían depositadas bajo fianza en algún vecino del lugar¹⁷⁸. Si al final se confirmaba que eran de contrabando, se daban por perdidas y su valor se repartía en cuatro partes: una para la Hacienda Real, otra para el capitán general, otra para el denunciador y otra para los gastos que se hicieren en las veedurías generales de los reinos.

Donde no hubiese capitán general, una cuarta parte era para el denunciador, otra para los gastos y dos para el fisco, de donde se supliría lo que faltase para pagar las costas y gastos referidos¹⁷⁹. Para ello se vendían las mercaderías de contrabando en pública almoneda, la cual era anunciada por el pregonero público a altas voces en la plaza pública de la villa.

Una vez iniciado el remate, se colocaba una candela con un alfiler atravesado para controlar el tiempo. Al caer éste, la última persona que más reales había ofrecido se llevaba la mercancía “liberada”, pudiendo volver a comerciar con ella¹⁸⁰. No obstante, los veedores y oficiales del Almirantazgo, por Cédula Real de 17 de febrero de 1626, también tenían la opción de vender las mercaderías confiscadas antes de que se dictaminase la sentencia de apelación, haciéndose “al estilo mercantil”, es decir, sin que fuera sacada a

¹⁷⁷ AHPC. Corregimiento, leg. 7-1.

¹⁷⁸ Así sucedió con los fardos de agujetas y becerros procedentes del navío *El Creciente*, que fueron depositados en Pedro de la Maza, vecino de la villa de Laredo, en el tiempo en el que se mantuvieron embargadas. AHPC. Corregimiento, leg. 6-19, f. 66.

¹⁷⁹ AHPC. Corregimiento, leg. 6-19, f. 16.

¹⁸⁰ AHPC. Corregimiento, leg. 6-19, f. 67.

pregón y pública almoneda¹⁸¹. Había mercaderías de mala calidad y que podían echarse a perder rápidamente o no ser sacadas por su justo precio, pues en las subastas los interesados negociaban con los mercaderes para que no hiciesen “mayores posturas de la primera [oferta], aunque sea baja”. Para evitarlo, las mercaderías podían ser vendidas en la primera sentencia, al estilo mercantil y bajo la supervisión y decisión del Almirantazgo¹⁸².

En cualquier caso, con el fin de evitar fraudes por parte de los denunciantes, éstos no podían concertar con las partes ni con otras personas las denuncias que hicieren hasta que se diesen por concluidas y cobrasen enteramente lo que se les aplicase. En caso contrario, perdían su parte con otro tanto aplicándose todo a disposición de la Junta¹⁸³. Mientras, los mercaderes o marineros que habían traído las cargas sospechosas podían permanecer libres en la villa, salvo que hubiese sospecha de algún intento de fraude o fuga, en cuyo caso podían llegar a ser apresados. De hecho, las fugas podían suponer un grave problema en muchos puertos que carecían de una buena flota con barcos de fuerza que pudieran detener a los que se hicieran a la vela¹⁸⁴.

Si finalmente se condenaba alguna partida, los culpables eran castigados, en ocasiones con la prisión, aunque lo más frecuente era con la pérdida de las mercancías y con el pago de las costas¹⁸⁵. Si el sospechoso de cometer delito de contrabando o fraude por alguna razón no se hallaba en ese momento en el lugar donde se había cometido el supuesto delito, se podía enviar una requisitoria al lugar en el que se encontrase para que

¹⁸¹ DÍAZ GONZÁLEZ, Francisco Javier. *Op. cit.*, p. 114.

¹⁸² “Cédula Real... 17 de febrero de 1626”. ABREU Y BERTODANO, Joseph Antonio de. *Colección de los Tratados de paz*, Parte I [en línea]. Antonio Marin, Juan de Zúñiga y Viuda de Diego Peralta, imp., 1744, p. 544.

¹⁸³ AHPC. Corregimiento, leg. 6-19, ff. 16-17.

¹⁸⁴ AHPC. Corregimiento, leg. 7-1, f. 9.

¹⁸⁵ AHPC. Corregimiento, leg. 6-19, f. 63.

fuera prendido y enviado al lugar donde había tenido lugar el incidente y donde le correspondía por jurisdicción.

Esto mismo ocurrió con el mercader inglés Guillermo Arandell, dueño de la carga denunciada del barco inglés *La María*, que en el momento en que el barco se trasladó de un surgidero a otro, se encontraba en Bilbao asistiendo a un pleito. Para prender al mercader inglés, se armó una chalupa que fuese hasta Portugalete y lo trajese de vuelta a Laredo. Mientras, cinco marineros que todavía permanecían en la villa, en la casa de una vecina de Laredo, fueron detenidos¹⁸⁶.

Guillermo Arandell fue apresado en Bilbao por orden de un juez del Consejo Real a quien le había llegado la requisitoria. A los ocho días de ser puesto en la cárcel de la villa de Bilbao, el comerciante inglés fue soltado bajo fianza de que iba a presentarse ante el teniente general de Laredo, cumpliendo con su obligación y compareciendo ante la justicia de Laredo. En su alegación posterior ante el escribano del pleito, admitió que escribió desde Bilbao al maestre y capitán de la nao para que en el caso de tener poca agua y por el riesgo que corría en aquel paraje (como se lo habían representado) se trasladase al abra de Santoña (mejor y más seguro puerto).

Añadió que esto no se entendía “sin pedir licencia ni dejar de cunplir con todo lo que era su obligación” y que si en algo falló fue en ignorar “la costumbre y estilo della tierra” pues “de mas de que no tenia ni se le avia dado recivos de la sal y carga con que vino a este puerto”. Confesó también que recibió en la nao la dicha carga por su cuenta y por la de diferentes mercaderes y personas, unos por la suya y otros por flete que lo remitían a Sanlúcar, pero argüía que eran los dueños los que estaban en la obligación de pedir la licencia y sacar los despachos necesarios además de pagar los derechos que les tocasen, lo cual él tenía entendiendo que así habían hecho¹⁸⁷.

¹⁸⁶ AHPC. Corregimiento, leg. 7-1, ff. 8, 9, 11.

¹⁸⁷ AHPC. Corregimiento, leg. 7-1, ff. 11-12, 14, 19.

Igualmente, se podían dar casos de inobediencia, rebeldía o desacato, en cuyo caso, lo normal era ser condenado a la cárcel. Por ejemplo, el mercader y dueño del navío *El Creciente*, Carlos Biliote, fue condenado por desacato, “por aver retirado los dichos recados en presencia del dicho subveedor”. Se trataba de una de las principales premisas contempladas en las instrucciones que regulaban la función de los veedores y el procedimiento a seguir en las inspecciones, según las cuales, no se podía permitir excusa alguna para que no se dieran el libro de sobordo, registro o cargazón de las mercaderías que trajese¹⁸⁸.

Durante el pleito fue condenado a pagar 50 ducados por inobediente y rebelde porque, según el fiscal del caso, el mercader francés hubo rehusado desde el principio a que el subveedor le visitara. Si atendemos a la alegación de Carlos Biliote, el problema fue que no supo que el subveedor fuera juez porque le vio sin vara, ni supo por qué se le mandaba declarar, entre otros, porque no entendía la lengua española¹⁸⁹. Los problemas derivados de la traducción cultural también creaban espacios de negociación entre los contrabandistas y la Corona, gestionados y mediatizados por los oficiales y agentes locales.

Teniendo en cuenta la dependencia que existía con respecto al comercio exterior y la cantidad de mercaderes extranjeros que llegaban a los puertos españoles, el problema de la lengua fue algo común. De ahí que en los pleitos por contrabando fuese habitual la necesidad de contratar a un intérprete que tradujese bien al acusado, bien a los testigos de cualquiera de las partes¹⁹⁰.

Los problemas de entendimiento podían llevar a incidentes de mayor gravedad, como el que generaron el hijo del maestre del navío inglés *La María* y otros marineros de

¹⁸⁸ ALLOZA APARICIO, Ángel. *Europa en el mercado español... op. cit.*, p. 121.

¹⁸⁹ AHPC. Corregimiento, leg. 6-19, ff. 8, 10, 63.

¹⁹⁰ AHPC. Corregimiento, leg. 6-19, f. 41; AHPC. Corregimiento, leg. 7-1, f. 1.

la nao, quienes al enterarse de que el maestre y capitán de la nao, Ricardo Fermeris, había sido apresado decidieron tomar por presos a varios marineros de la villa de Laredo. En su defensa, Ricardo Fermeris pedía que no se le culpase porque algunos marineros de la villa hubiesen sido detenidos en su nao, porque habiendo sido enviado a tierra a su hijo le dijeron que entre los marineros y gente de la villa le habían apresado y le estaban deteniendo, pero en cuanto se enteró de que era la justicia la que le mantenía en prisión, soltó a la gente, enviándola de vuelta a tierra¹⁹¹.

Por otra parte, puesto que el maestre o capitán no abandonaba su barco nunca, por la necesidad que en él hacía para el gobierno del mismo y su gente, se podía dar comisión a algún oficial o al propio escribano del caso para tomarle confesión en el mismo navío¹⁹².

También podía darse el caso de que el corregidor o veedor tuviera que intervenir en otros conflictos durante el pleito, como sucede en el caso de los cinco marineros ingleses que habían sido apresados y puestos en la cárcel de la villa de Laredo por la supuesta fuga de la nao *La María*. Los cinco hombres se quejaron ante el teniente general de corregimiento de que, siendo prendidos por causa del maestre del navío, éste pretendía hacerles pagar las costas generadas mientras estuvieron en prisión, junto a las que iban a generarse del procedimiento, descontándoselo del salario. Uno de ellos fue incluso despedido por el maestre, debiéndole 320 reales de plata de salarios. En la resolución final, el teniente general dictaminó que estos cinco marineros se remitieran libremente a las justicias de estos reinos y que el capitán y maestre no les descontara cosa alguna por el gasto que se siguió de su detención¹⁹³.

Otra cuestión nada baladí es la de la imagen. Como se ha ido produciendo a lo largo de la historia, cada oficio ha acabado identificándose con determinados atributos

¹⁹¹ AHPC. Corregimiento, leg. 7-1, ff. 18, 23.

¹⁹² AHPC. Corregimiento, leg. 7-1, f. 16.

¹⁹³ AHPC. Corregimiento, leg. 7-1, ff. 21, 24

mediante los cuales se reconocía a la persona. Así sucede con la vara de la justicia. Este elemento llegó a tener un gran simbolismo en la Edad Moderna. Buen ejemplo de ello son las referencias a ella en las novelas de Cervantes. Con acierto, el polígrafo y veterano soldado y oficial de la Corona reflejaba así contemporáneamente los casos que aquí se analizan, los problemas derivados de la estructura institucional y administrativa desplegada por la Corona para el control del tráfico ilegal de mercenarios:

“Yo, señores, si acaso fuese alcalde, mi vara no sería tan delgada como las que se usan de ordinario: de una encina o de un roble la haría, y gruesa de dos dedos, temeroso que no me la encorvase el dulce peso de un bolsón de ducados, ni otras dádivas, o ruegos, o promesas, o favores, que pesan como plomo, y no sienten hasta que os han brumado las costillas del cuerpo y alma; y, junto con aquesto, sería bien criado y comedido, parte severo y nada riguroso [...]. No es bien que el poder quite la crianza, ni que la sumisión de un delincuente haga al juez soberbio y arrogante”¹⁹⁴.

Pero también encontramos ejemplos reales y significativos de su importancia en los documentos históricos. Tras ser nombrado por el monarca, el corregidor tomaba posesión de su cargo mediante un acto jurídico en el que se le entregaban las varas y las insignias del corregidor saliente, realizándose en cada una de las Cuatro Villas de la jurisdicción y ante los respectivos regimientos o juntas de los valles correspondientes¹⁹⁵.

La vara no solo era símbolo de jurisdicción sino que el corregidor podía usarla para apartar a “la gente en ocasiones de meter paz, ó aplacar tumultos ó aperturas ó exposiciones”¹⁹⁶. Es más, en numerosas ocasiones al Corregimiento de las Cuatro Villas se le llamaba “Bastón de Laredo”, posiblemente por el bastón o vara que se entregaba a su titular en señal del cargo de capitán a guerra, así como por ser cabeza de corregimiento.

¹⁹⁴ CERVANTES SAAVEDRA, Miguel de. *Entremés de La elección de los alcaldes de Daganzo. Ocho comedias y ocho entremeses nuevos nunca representados* [en línea]. Florencio Sevilla Arroyo, ed., Alicante: Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes, 2001 [1615]. Disponible en: http://www.cervantesvirtual.com/obra-visor/la-eleccion-de-los-alcaldes-de-daganzo--0/html/ff322250-82b1-11df-acc7-002185ce6064_5.html (última consulta: 28.09.2020)

¹⁹⁵ BARÓ PAZOS, Juan. *Op. cit.*, p. 377.

¹⁹⁶ PALACIO RAMOS, Rafael. *El Corregimiento de Laredo... op. cit.*, p. 22.

Asimismo, al teniente y al alguacil mayor se le daban las correspondientes varas “altas de justicia”, igual que a los corregidores letrados¹⁹⁷.

3.4. La Junta del Almirantazgo y sus ámbitos de influencia

La Junta del Almirantazgo no sólo funcionó en los territorios de la Península Ibérica, pues la institución del Almirantazgo había sido extendida a Flandes, estableciéndose en la ciudad de Dunquerque¹⁹⁸, donde acabó destacando por su aportación y organización para la actividad corsaria. De hecho, un trabajo habitual de los jueces del Almirantazgo en ciudades como Dunquerque, fue la evaluación de las presas dadas por los vasallos del monarca español en el mar del Norte.

Por orden real, el monarca español diputó y nombró a un número de personas tanto en los estados obedientes de Flandes como en los puertos de las ciudades hanseáticas y otros de las “Partes del Se[p]tentrion”, ante quienes debían registrarse todas las mercaderías¹⁹⁹. Estos oficiales, que gozaban de tener “entera ffe y credito en los consejos de su magestad y demas tribunales”²⁰⁰, también tenían que asistir al intercambio de las mercaderías para controlar el comercio ilegal. Por su parte, los mercaderes tenían que traer los despachos firmados por los veedores y subveedores de comercio de aquella parte diciendo dónde habían sido fabricadas las mercaderías que traían a los puertos españoles.

Esto no siempre fue fácilmente aceptado, pues villas como las de Hamburgo y Lübeck, además de estar molestas por los impuestos que gravaban sus mercancías en las aduanas españolas y por las fianzas que debían poner, pidieron la suspensión de una orden según la cual todos los navíos que arribaban en los puertos de la Península Ibérica sin

¹⁹⁷ Había diferentes magistraturas de varas. *Ibidem*, pp. 27, 42.

¹⁹⁸ A finales de 1621, se construyeron varios fuertes cerca de Dunquerque, para después proceder a ampliar la extensión y profundidad del puerto, lo que proporcionó enormes posibilidades a Dunquerque como base corsaria y como centro económico-mercantil. STRADLING, Robert A. *Op. cit.*, pp. 64-65.

¹⁹⁹ AHPC. Corregimiento, leg. 6-19, ff. 27, 28.

²⁰⁰ AHPC. Corregimiento, leg. 6-19, f. 4

certificaciones firmadas por el diplomático Gabriel de Roy debían ser tenidos por de contrabando, hasta el punto de que llegar a amenazar con dejar de ayudar a los españoles en el comercio²⁰¹.

En cualquier caso, esta obligación se extendería más adelante con la cédula de 31 de agosto de 1630 para las mercaderías que venían de Francia, donde también se fabricaban géneros similares a los de las provincias rebeldes²⁰². De ahí que en los testimonios tuvieran que venir especificados el número, cantidad y calidad de tales mercaderías, los colores y sellos que tuviesen con las demás señas y circunstancias para ser conocidas y saber que eran las mismas que aparecían en los testimonios. Es más, independientemente de quien lo trajera, los despachos tenían que venir de los lugares originales donde habían sido criadas, labradas y fabricadas, siendo confiscadas las mercaderías que vinieren sin ellos o no los presentasen²⁰³.

Esto mismo sucedía para el caso de los navíos. Dunquerque era conocida por su importante actividad corsaria. Cuando un navío era apresado, los jueces del Almirantazgo en Flandes decidían si se daba o no por buena presa. Tras darse por buena presa, ser puesto en pública almoneda y ser adquirido por algún comerciante o vecino del lugar, el barco podía ser empleado para navegar y comerciar en los territorios de la Monarquía hispánica. Para ello el maestre o dueño del navío tenía que llevar consigo los papeles y el despacho

²⁰¹ "... que se anule la dicha orden, ordenando a los capitanes generales y demás ministros y justicias de V.M. den buen pasaje a los mercaderes y navíos que vinieron de aquellas pares, porque no lo haciendo así, serán obligados a desamparar el comercio y navegaciones a estos reinos y acudirán a los de Francia, Inglaterra, Holanda y Venecia, incorporándose en sus Compañías; y pone el dicho embajador en consideración a V.M. los inconvenientes que de esto resultarían a la Corona..., apuntando que al presente están en el puerto de la ciudad de Hamburgo, aguardando esta respuesta y temporal [viento propicio] para venir a España, cincuenta navíos de alto bordo con mercaderías, vituallas y pertrechos de guerra". cit. ALCALÁ-ZAMORA Y QUEIPO DE LLANO, José. *Op. cit.*, p. 279.

²⁰² Se pedía traer "testimonios de los mismos lugares de Francia donde fueren (las mercancías) criadas labradas y fabricadas reconocidas con juramento de las mismas personas que las criaren labraren y fabricaren y autoriçadas por los magistrados y justicias de los mismos lugares". AHPC. *Corregimiento*, leg. 6-19, ff. 35. Esto no era nuevo, pues una cédula real del 20 de febrero de 1605 ya apuntaba que Francia e Inglaterra no podían traer cosas de Holanda y Zelanda, requiriendo traer testimonios en donde apareciera el origen de tales mercancías, firmados por los magistrados. ALLOZA APARICIO, Ángel. *Europa en el mercado español... op. cit.*, p. 121.

²⁰³ AHPC. *Corregimiento*, leg. 6-19, f. 36.

en los que los jueces del Almirantazgo afirmaban y acreditaban que se había dado por buena presa.

A veces, aun así, podían surgir problemas debido a la propia fabricación del navío. Era habitual confundir los navíos fabricados en diferentes lugares del Norte de Europa, lo que provocaba la desconfianza de los oficiales cuando estos barcos arribaban en los puertos de la Península Ibérica.

Buen ejemplo de todo esto es el caso del navío flamenco *El Creciente*. De hecho, el fiscal en el caso llegó a poner en entredicho la veracidad de los papeles presentados en el pleito incidiendo en que su redacción y su comprobación indicaban que era mayormente falso²⁰⁴. Pedro de Señá, como procurador y en nombre del denunciado, Carlos Beliotte, pidió que entre las cuestiones del interrogatorio se les pregunte a los testigos si sabían que los jueces del Almirantazgo que estaban puestos por Felipe IV en la ciudad de Dunquerque eran los mismos que se aparecían en el despacho presentado en dicha causa²⁰⁵.

La mayoría de los testigos afirmaron que la pregunta era cierta. Incluso un francés vecino de Nantes informó de que conocía al notario, que allí llamaban secretario del ayuntamiento, de quien venía refrendado el pasaporte de lengua latina que estaba siendo presentado en el pleito; que se llamaba Pening y que era también secretario del Almirantazgo de Dunquerque²⁰⁶, mientras que el despacho era de la forma y manera en que se solía y acostumbraba a hacer allí por la Junta²⁰⁷. Al final, gracias a los testimonios de unos y otros, se dio por libre al navío.

²⁰⁴ AHPC. Corregimiento, leg. 6-19, f. 5.

²⁰⁵ AHPC. Corregimiento, leg. 6-19, f. 40.

²⁰⁶ Efectivamente, Jean Penning fue *Greffier* en el Almirantazgo de Flandes entre 1631 y 1646. Su labor principal era supervisar a los agentes encargados de mantener los archivos de la Junta, incluidos los del Tribunal de Presas. STRADLING, Robert A. *Op. cit.*, pp. 235, 313.

²⁰⁷ AHPC. Corregimiento, leg. 6-19, f. 52.

Percibiendo el fenómeno de forma global, para combatir el contrabando y los fraudes que se producían en puertos como el de Laredo, la Corona puso en marcha una serie de mecanismos de control unidos a la publicación reiterada de cédulas reales, prohibiciones y embargos. Aunque la principal institución encargada de llevar a cabo tales medidas fue la Junta del Almirantazgo, hubo también otras figuras e instituciones como la del corregidor o las Juntas de represalias, que contribuyeron al control del comercio ilegal y a la puesta en marcha de las políticas de guerra económica, siendo una de las herramientas esenciales para el control la de las visitas.

Las mercancías y barcos de contrabando eran dados por perdidos y los casos de fuga, inobediencia o rebeldía eran castigados, siendo lo normal la prisión y confiscación de los bienes. El desconocimiento de la lengua y las costumbres por parte de los marineros y mercaderes extranjeros dio lugar a problemas con las autoridades, así como malentendidos culturales, además de otros más estrechamente ligados a toda suerte de negocios interpersonales que podría generar una actividad tan lucrativa como el contrabando.

Tal fue la importancia de todos estos elementos y medidas, que hubo de extenderse el Almirantazgo a los Países Bajos, si bien, éste acabó enfocándose principalmente hacia las actividades corsarias, en las que mostró una gran eficacia. Imprescindibles fueron también los veedores y subveedores en aquella parte para firmar los despachos y certificaciones sobre las mercaderías que eran enviadas a la Península Ibérica y para controlar las fianzas a pesar de las protestas que generó tal obligación por parte de ciudades o puertos neutrales y aliados de la Monarquía española.

4. INTERESES CONTRASTADOS EN TORNO AL CONTRABANDO

Como se ha podido ver en los anteriores apartados, existía una notable desconfianza hacia los navíos extranjeros que arribaban en los puertos españoles, fomentada en buena medida por su continuado uso como intermediarios para el transporte de mercancías diversas, incluidas las ilegales. A pesar de ello, resultaban indispensables, entre otros, porque existía una larga tradición en el comercio europeo con unos intereses y hábitos fuertemente arraigados. De este modo, las comunidades mercantiles de Europa, sobre todo en tiempos de guerra, se las ingeniaron de manera continuada para mantener los intercambios comerciales, si bien siempre emplearon los mismos mecanismos.

Eran muchas, y de diferentes sectores de la sociedad, las personas que intervenían en el tráfico mercantil, lo que inevitablemente generaba un crisol de intereses. De hecho, la enorme dificultad de diferenciar el comercio legal del ilegal²⁰⁸ no sólo se debía a las similitudes de las mercaderías o a que se empleaban los mismos medios, sino a que compartían también protagonistas. Junto a los mercaderes que utilizaban sus artimañas para colar los productos ilegales, es bien sabido que muchas autoridades, según las circunstancias y sus propios intereses, consintieron la entrada de mercancías prohibidas. No es el caso de los documentos que aquí han sido empleados, aunque sí se observa el poder de decisión que los veedores o tenientes de corregimiento tenían como jueces de contrabando²⁰⁹, así como la compleja relación que había entre mercaderes, oficiales, funcionarios e incluso los propios vecinos del lugar, muchos de los cuales estaban también involucrados o simplemente interesados en las transacciones comerciales.

²⁰⁸ Para Moutoukias esta distinción entre comercio ilegal y legal es artificial porque al final el comercio clandestino y el “autorizado” formaban parte de un mismo fenómeno. MOUTOUKIAS, Zacarias. “Burocracia, contrabando... *op. cit.*, p. 216.

²⁰⁹ En el primer caso, se puede comprobar cómo, a pesar de los testimonios de los testigos, de los tres fardos denunciados del navío *El Creciente* (uno de agujetas y dos de cueros de becerros), al final uno (de agujetas) es condenado. AHPC. Corregimiento, leg. 6-19, ff. 63-66.

4.1. Los abusos de los oficiales reales

En numerosas ocasiones a lo largo del siglo XVII surgieron quejas sobre las prácticas abusivas que cometían los agentes en las inspecciones de los navíos, en las confiscaciones, etc.²¹⁰. Un ejemplo de ello es la detención del mercader francés Carlos Beliotte, que vino a Laredo en *El Creciente*. Ya hemos comentado que, durante el pleito, Carlos Beliotte alegó que no supo que el subveedor era juez porque no llevaba vara y tampoco supo por qué le mandaba declarar porque no conocía la lengua española, luego no podía entenderle; y al no poder responder ni satisfacer a lo que se le preguntaba, a pesar de pedir intérprete, fue apresado por inobediencia.

La acusación dice que se hizo de hecho y que “ni fue oído citado ni llamado como se requería”²¹¹. Para el fiscal del caso, la inculpación del mercader francés era correcta ya que desde el principio rehusó que el subveedor le visitara y por inobediente y rebelde fue condenado además con 50 ducados. Según él, “aunque no este pasado en una cosa juzgada se a de executar sin embargo de la contradicion que hace”²¹², con independencia de que el propio mercader, en cuanto supo lo que quería el subveedor, le entregó los papeles.

Hay que tener en cuenta los alicientes que se generaban a partir de la interposición de denuncias por contrabando, pues si resultaban ser válidas, tal y como se ha visto más arriba, un tercio o cuarta parte de lo confiscado iba para el juez o veedor y otra para el fiscal o denunciador, en caso de haberlo. Sin duda, el estímulo de obtener tales beneficios económicos, además de favorecer que los veedores, corregidores y demás agentes empleasen un mayor celo a la hora de vigilar el comercio ilegal, podía llevar al abuso de sus potestades²¹³.

²¹⁰ ALLOZA APARICIO, Ángel. “La junta del Almirantazgo... *op. cit.*, p. 222.

²¹¹ AHPC. Corregimiento, leg. 6-19, f. 8.

²¹² AHPC. Corregimiento, leg. 6-19, f. 10.

²¹³ Tal fue el estímulo que generó este sistema de reparto que el gobernador de Flandes quiso extender a España una cédula de principios de 1628 mediante la cual permitía a los denunciadores quedarse con todo

Fueron numerosos los mercaderes, algunos influyentes, los que elevaron numerosas quejas a la Junta de Comercio, al Consejo de Hacienda e incluso al monarca sobre tales procedimientos del Almirantazgo tanto en el registro e inspecciones de navíos como en las fianzas que tenían que depositar, teniendo que traer además testimonios válidos de las consignaciones a sus dueños.

Esta no era una situación nueva pues precisamente una de las razones por las que se creó el Almirantazgo de Sevilla fue debido a las quejas de los comerciantes flamencos residentes en Sevilla que se habían visto afectados, por un lado, por el bloqueo comercial impuesto a los holandeses al finalizar la Tregua de Amberes y, por otro, por los continuos abusos y acosos por parte de los oficiales reales encargados de efectuar el embargo.

Un problema era que, al igual que otras instituciones con jurisdicción propia, los hechos ilícitos cometidos por agentes del Almirantazgo eran tratados por el Almirantazgo de Sevilla y la Junta de Madrid, decisión contra la que el Consejo de Castilla protestó pero que el rey ordenó que se cumpliera, si bien permitió que la justicia ordinaria pudiera conocer los delitos de lesa majestad, homicidios, hurtos, sodomía u otros delitos como adulterios, estupro, heridas, palos, palabras de injuria mayores, etc. Además de la posible condena, estos actos, si eran descubiertos, suponían la pérdida de la honra²¹⁴.

En cualquier caso, los abusos podían venir por un extremo celo contra el contrabando y el fraude o por el propio beneficio y los considerables ingresos que podían obtener los agentes. De este modo, hubo numerosos oficiales que ayudaron a los comerciantes en los intercambios comerciales ilegales, bien encubriéndolos, no informando de los casos; o bien dirigiendo las actividades²¹⁵.

lo que se denunciase en los barcos, a excepción del vaso por ser de Su Majestad. ALLOZA APARICIO, Ángel. "La junta del Almirantazgo..." *op. cit.*, pp. 222-224.

²¹⁴ ALLOZA APARICIO, Ángel. *Europa en el mercado español...* *op. cit.*, p. 53

²¹⁵ TRUCHUELO GARCÍA, Susana. "Oficiales reales y locales contraventores..." *op. cit.*, pp. 438, 434.

Todo esto permite identificar los múltiples intereses contrastados que generaba el contrabando y que dificultan tanto la medición de sus auténticos impactos cuantitativos como las capacidades y límites de cuantas iniciativas se impulsaron para someterlo a control.

4.2. Los intereses de los mercaderes

Otra cuestión que se observa a través de las fuentes es la de la pluriactividad de los mercaderes y los lazos profesionales y económicos que mantenían con otros, como podían ser los propios oficiales de la Corona. En el caso del pleito por el navío inglés *La María* nos encontramos, por ejemplo, con personas como Don Juan del Hoyo Alvarado, vecino de Laredo, que es administrador del alfolí real y a él a quien iba dirigida la carga de la nao *La María*. En algunos pleitos ejerció de procurador general de la villa en otro pleito, siendo también fiador de varias transacciones comerciales²¹⁶.

En el caso del pleito sobre el barco flamenco y los fardos de agujetas y becerros, Pedro de Seña, vecino de Laredo, ejerce de procurador en nombre de Carlos Beliotte, pero es también mercader²¹⁷. Es más, se conoce que este montañés intervenía activamente en las actividades de coordinación en el puerto, actuando frecuentemente como agente de los mercaderes extranjeros, quienes acudían a él para que fueran pagados en plata a cambio de las mercaderías que traían²¹⁸.

Llama la atención que en ambos pleitos aparezca un tal Santiago de Guriezo, vecino de Laredo, si bien se trata de dos hombres distintos (el primero tiene en 1632 40 años aproximadamente y el segundo 20 años más o menos en 1642). Se ve como ambos están interesados o incluso involucrados en las transacciones comerciales. El primero, de

²¹⁶ AHPC. Corregimiento, leg. 7-1, f. 8. Como fiador en AHPC. Corregimiento, leg. 10-40. Como procurador de la villa: ARCHV. Registro de ejecutorias, Caja 2713,84. (*Ejecutoria del pleito litigado por el concejo de la villa de Laredo (Cantabria) y Juan del Hoyo Alvarado, su procurador general*. 1641-10).

²¹⁷ AHPC. Corregimiento, leg. 6-19, f. 3, 8, 41, 61, 66.

²¹⁸ MANTECÓN MOVELLÁN, Tomás Antonio. "Obligaciones y lealtades contrapuestas... *op. cit.*, p. 112.

hecho, aparece como testigo por parte del acusado Carlos Beliotte y su procurador Pedro de Seña, para después participar en la subasta en la que se vendía públicamente el fardo de agujetas condenado.

Lo que revela la documentación es que había comerciantes de todo tipo, muchos de los cuales actuaban como transportistas a comisión de otros, de modo que, al tiempo que llevaban sus mercaderías, transportaban también otras que venían por cuenta de otros mercaderes. Así combinaban el comercio legal con el ilegal, asumiendo los posibles riesgos que tal actividad podía conllevarles. Entre estos mercaderes se iba configurando una red de intereses que acababa involucrando a todo tipo de gentes. Muchos eran vecinos conocidos y apreciados que obtenían beneficios para el resto, a lo que éstos respondían ayudándoles a eludir a la justicia o cooperando²¹⁹. Con cosas como estas se generaban fuertes lazos interpersonales, motivados principalmente por los intereses económicos, pero que requerían imprescindiblemente de una mínima lealtad a los valores generados en el comercio clandestino, haciendo del silencio y la prudencia dos factores fundamentales²²⁰.

De gran relevancia es la cuestión de las subastas de productos de contrabando, que podían favorecer la condenación de productos, pues el precio de las mercancías en las subastas solía ser mucho menor al de los productos lícitos, por lo que permitía que se produjeran estafas. Existía una gran diferencia entre el denominado “precio de mercado” o precio corriente y el de los productos confiscados. Por ejemplo, el clavo, especia de contrabando, en 1629, se vendía a 33 reales la libra cuando su valor en el mercado podía llegar a los 46 reales; en 1636 podía rondar los 30 reales la libra del clavo de contrabando, cuando en el mercado podía alcanzar los 60,8 reales. Los fustanes hacia 1632 podían valer unos 80 reales la pieza, pero la Junta del Almirantazgo la vendía a 25. Es más, según

²¹⁹ MANTECÓN MOVELLÁN, Tomás Antonio. “Hampas contrabandistas... *op. cit.*, p. 160.

²²⁰ MANTECÓN MOVELLÁN, Tomás Antonio. “Obligaciones y lealtades contrapuestas... *op. cit.*, p. 114.

Alloza Aparicio, las fuentes dejan entrever que muchos mercaderes a los que habían confiscado y embargado productos de contrabando, las volvían a comprar a través de terceros a precios muy bajos²²¹.

Por tanto, en torno al comercio marítimo y más en tiempos de guerra, se generaban un cúmulo de intereses que en cierto modo permiten dividir a la sociedad en diferentes grupos: estaban quienes gestionaban el negocio, es decir, comerciantes, transportistas, compradores..., que tenían su propia dinámica y que abogaban por el libre comercio; la Corona, interesada por controlar el comercio imponiendo, sobre todo en tiempos de guerra, un encuadre normativo; quienes practicaban el comercio fraudulento, que compartían el mismo espacio y los mismos medios y empleaban procedimientos idénticos que quienes comerciaban legalmente; y, por último, en un espacio intermedio, los oficiales, que o bien cumplían con las órdenes de la Corona o bien se volvían corruptos y ayudaban con el contrabando.

El principal interés de los mercaderes fue comerciar lo más libremente posible y seguir haciéndolo a pesar de las restricciones y prohibiciones, las cuales indirectamente estimularon la búsqueda de subterfugios, favoreciendo de forma indirecta el incremento del contrabando. Muchos estaban acostumbrados a viajar a otros lugares, donde habían conocido a otros mercaderes, habían aprendido bien las formas de hacer los tratos y los modos en los que se fabricaban o producían las mercancías, por lo que podían saber bien cómo introducir mercaderías de contrabando. Los intereses, así como la responsabilidad en la actividad de contrabando y sus concreciones, eran muy controvertidos. El negocio ilícito no excluía socios que a priori representaban intereses contrapuestos, como contrabandistas y oficiales dispuestos para el control.

²²¹ ALLOZA APARICIO, Ángel. *Europa en el mercado español... op. cit.*, pp. 125-126

Este movimiento de personas de un lugar a otro se observa en los pleitos, como en el litigio sobre el barco flamenco, en el que algunos de los testimonios cuentan haber estado en Flandes o en Francia. Santiago de Guriezo (de 40 años), por ejemplo, dijo haber estado en Salazar, en la ribera de Nantes, donde vio fondeando el barco sobre el que se litigaba. Este hombre afirmaba haber estado muchas veces en Francia e incluso una vez en Flandes, lo que le permitía confirmar cómo se estilaba hacer allí los contratos²²².

4.3. La Corona y la guerra económica

Por su parte y aun hallándose en decadencia la economía castellana, Felipe IV quiso mantener la guerra comercial contra los enemigos y rebeldes, mostrando a su vez un gran interés por regular el tráfico mercantil y controlar el comercio ilegal. Buen ejemplo de todo ello es la Real Cédula del 16 de mayo de 1628, sobre la que ya se han ido comentando diversos aspectos a lo largo de las páginas anteriores. En la misma se admite que no se está teniendo el cuidado y la vigilancia necesarios en los puertos, ni que se observan las leyes anteriores, lo que se confirma que su efectividad no era completa, de ahí la continuada necesidad de sacar órdenes reales como ésta o la del 31 de agosto de 1632. El objetivo era ir regulando márgenes de control que fueran aceptables para la Corona.

De gran importancia es una de las cláusulas que aparece en la Real Cédula del 16 de mayo de 1628 que afirma que cualquier persona, en referencia a los vasallos y súbditos del monarca español o de otros reyes, príncipes y repúblicas amigas y neutrales, podía venir de paz a tratar y negociar libremente. Podían entrar, estar, contratar franca y libremente según las leyes y costumbres de los reinos, pero con ciertas excepciones: la Indias orientales y occidentales, las islas de Barlovento y las demás prohibidas por antigua ley. Con ello se dejaba claro el firme empeño de la Monarquía hispana por mantener el

²²² AHPC. Corregimiento, leg. 6-19, ff. 55-56

monopolio de las Indias y el cierre de tales mercados también a los amigos y neutrales²²³, lo cual suponía un duro revés para otras potencias como Francia (con Inglaterra se encontraba en aquel momento en guerra), pues en el último tratado de paz, el de Vervins, no se hizo ninguna mención a esta cuestión, como tampoco en el de Londres de 1604²²⁴.

Incluso en el Tratado de Amberes (1609) los artículos al respecto no habían dejado las cosas claras²²⁵. Al fin y al cabo, era en los tratados donde se fue librando la gran batalla jurídica sobre el principio de la libertad de los mares y el derecho al libre comercio. Mientras la Monarquía hispana trataba de mantener el monopolio comercial, otras abogaban por el libre tránsito en los mares, siempre y cuando dieran acceso a los mercados hispánicos ultramarinos²²⁶.

A pesar de todo, la principal preocupación del gobierno de Felipe IV, más que el contrabando en sí, fue el tenerlo controlado. De hecho, no se castigaba a los contrabandistas a pesar incluso de llegar a equipararse al delito de lesa majestad en varias ocasiones entre 1635 y 1660. Los registros de la Junta del Almirantazgo lo que realmente manifiestan es el escaso interés por parte de la Monarquía en condenar a los contrabandistas y cómplices del comercio ilegal. Lo habitual era que solo se condenasen las mercancías y, en contadas ocasiones, al mercader que había efectuado el contrabando o fraude, el cual siempre lograba salir indemne mediante el pago de indultos o composiciones²²⁷. Estas transacciones regulaban la traslación de cuantos intereses en contraste se mostraban en el desarrollo de la actividad.

²²³ AHPC. Corregimiento, leg. 6-19, f. 32.

²²⁴ Esta no fue la única vez en la que una decisión contravino la firma de una paz. Sucedió con los capítulos 12 y 13 de la *Pragmática de Reformatión de 1623*, que afectaban a las importaciones, sobre los que los embajadores francés e inglés elevaron sus quejas. ALLOZA APARICIO, Ángel. *Europa en el mercado español... op. cit.*, pp. 51-52.

²²⁵ GELABERT GONZÁLEZ, Juan Eloy. *Op. cit.*, p. 128.

²²⁶ Hombres como Alberto Struzzi advirtieron de la inutilidad de la guerra comercial ya que, por un lado, el enemigo podía contestar con represalias y ataques; y, por otro, inducía al contrabando como actividad permanente. STRADLING, Robert A. *Op. cit.*, pp. 95-96;

²²⁷ En derecho: “Arreglo, generalmente con indemnización [...] entre el delincuente y la víctima”. RAE.

También es cierto que en demasiadas ocasiones se hizo caso omiso de las cédulas reales. Quizás el ejemplo más obvio sea el de los portugueses, pues tal fue la ineficacia de las prohibiciones y embargos ordenados contra ellos a partir de la sublevación de 1640, que en 1647 el rey, además de revalidar las órdenes anteriores, calificó el contrabando con Portugal como crimen de lesa majestad, cosa que tampoco sirvió de mucho. Los judeoconversos portugueses tenían una mayor experiencia en el comercio ilícito y gozaban de plataformas mucho más depuradas que las que podían llegar a tener ingleses y franceses²²⁸. Éstos contaban con una sólida red comercial que incluía puntos clave en las principales rutas del mar del Norte, como Ámsterdam.

Muchos ya habían colaborado con los holandeses antes de 1621, sacando moneda e introduciendo vellón falso a través de Francia. Tras el fin de la Tregua de Amberes, los portugueses aprovecharon la situación al convertirse en importantes intermediarios de los holandeses²²⁹. No obstante, quienes más se beneficiaron desde 1635 fueron los ingleses, pues desde ese momento se encontraban en paz tanto en sus tierras como en el extranjero. Tal fue su función que durante el embargo de 1635 y 1636 muchos franceses traspasaron sus haciendas y negocios en España a los ingleses²³⁰.

A pesar de los intentos y algunos logros de la Corona y del empeño de los veedores y la Junta del Almirantazgo por controlar el contrabando, la corrupción de los oficiales reales, la predisposición a indultar a los contrabandistas a cambio de donativos y la gran demanda y necesidad de productos procedentes del Norte, que a su vez estimulaba a la concesión de licencias²³¹, suponían cierto fracaso de la política de control de la

²²⁸ ALLOZA APARICIO, Ángel. *Europa en el mercado español... op. cit.*, p. 103. ALLOZA APARICIO, Ángel. “La junta del Almirantazgo... op. cit.”, pp. 237-241.

²²⁹ LÓPEZ BELINCHÓN, Bernardo José. *Op. cit.*, pp. 1019-1020.

²³⁰ GELABERT GONZÁLEZ, Juan Eloy. *Op. cit.*, p. 124. ALLOZA APARICIO, Ángel. *Europa en el mercado español... op. cit.*, p. 99.

²³¹ Es el caso del permiso que se da al señorío de Vizcaya para introducir en navíos franceses granos y bastimentos para el sustento de los naturales, a pesar de que todavía en 1650 existía una expresa prohibición de comerciar con Francia por obvios motivos. TRUCHUELO, Susana. “Apuntes en torno al comercio y al contrabando en la costa vasca (siglos XV-XVII)” en FERNÁNDEZ DE PINEDO, Emiliano (coord.). *El*

Monarquía²³². Los tratos comerciales durante períodos bélicos demandaron la expedición de licencias concretas que permitían la libertad de comerciar determinados productos y bastimentos²³³. Aparte se gastaba más de lo que se recaudaba, por lo que el impacto de la recaudación en la Hacienda Real no pudo ser tanto, como tampoco la Junta del Almirantazgo recaudó todo lo que podría o debería haber sido²³⁴.

4.4. La Corona pasa a la acción

Cuestión aparte es la del corsarismo. La corona española era consciente de las ventajas militares y económicas que podía otorgar la organización del corso desde que a finales del siglo XVI se vieron sus efectos en el comercio del enemigo. No se trataba de algo nuevo, pues el corso español ya había existido anteriormente. La novedad ahora fue su uso coherente político como arma e instrumento de control por parte de la Corona.

Los corsarios, amparándose en las patentes de corso, hicieron del robo marítimo su profesión, si bien en la realidad el corso español se mostró distinto del resto de potencias por mantener un carácter fundamentalmente defensivo. Su principal función fue proteger las costas españolas y entorpecer el comercio enemigo llegando incluso a guerrear. Aun así, la Monarquía trató de mantener cierto control sobre sus corsarios para evitar sus excesos y para que sirviesen de arma auxiliar de la Armada Real²³⁵.

En general solían ser barcos mercantes armados que tomaban de presa a otros más pequeños cuyo botín era vendido en cuanto se arribaba en el puerto. Podía haber casos de barcos preparados para la guerra y aunque no era habitual, podía darse el caso de que lograsen escapar tras haber sido apresado. Es el caso del navío *Nuestra Señora del*

Abra ¿Mare Nostrum? Portugalete y el mar. Actas de la IV Jornadas de Estudios Históricos “Noble Villa de Portugalete”. Portugalete: Ayuntamiento de Portugalete, 2005, p. 176.

²³² LÓPEZ BELINCHÓN, Bernardo José. *Op. cit.*, p. 1017.

²³³ Ejemplo de ello son las conversas o *traités de bonne correspondance*, permisos temporales entre los vecinos de las Cuatro Villas, Guipúzcoa y Vizcaya, con varias villas francesas en varias ocasiones a partir de 1636. TRUCHUELO GARCÍA, Susana. “Fronteras marítimas en la Monarquía... *op. cit.*, p. 48.

²³⁴ ALLOZA APARICIO, Ángel. “La junta del Almirantazgo... *op. cit.*, p. 249.

²³⁵ OTERO LANA, Enrique. *Op. cit.*, p. 15.

Rosario que a su vez revela la importancia que tenía para los mercaderes el poder entregar las mercancías a sus destinatarios y su servicio como intermediarios en el comercio marítimo²³⁶.

A mediados de 1643, salía de Bristol el navío *Nuestra Señora del Rosario* con marineros de la villa de Laredo y de otros lugares, como Somorrostro. Habían embarcado mercaderías en el puerto inglés, entre ellas ocho barricas de aceitunas de Sevilla que habían sido entregadas a un mercader inglés de la ciudad de Bristol para que se las remitiera a un vecino y mercader de la villa de Bilbao.

Al poco de salir de Bristol en dirección a Laredo, en la misma costa inglesa el barco fue atacado por un navío “del Parlamento de Ynglaterra de guerra”, que les abordó y saqueó, llevándose las mercaderías y al maestre y otros marineros de la villa de Laredo. Tres marineros españoles que quedaron en el navío *Nuestra Señora del Rosario*, bajo la vigilancia de cuatro marineros ingleses, consiguieron reducirlos y recuperar el navío, volviéndose a España con las ocho barricas de aceitunas pero sin los marineros que habían quedado apresados en el barco del Parlamento inglés. Una vez llegaron a Laredo, la principal preocupación de los mercaderes fue la de lograr que las barricas de aceitunas llegasen a su destinatario, el mercader de Bilbao, quien además debía asumir las costas producidas por el apresamiento del barco²³⁷.

Algunos casos, como este último ilustran también la estrecha relación comercial y de intereses que había entre las gentes de las villas de Laredo y Bilbao. Así se observa en otros pleitos, en los que aparecen personas como Juan Pérez de Urrazandi (Uraçandi), que, siendo vecino de Bilbao, dice residir en Laredo y ejerce de representante de Ricardo Fermeris en el pleito sobre el navío inglés *La María*²³⁸.

²³⁶ AHPC. Corregimiento, leg. 10-40, f. 1.

²³⁷ AHPC. Corregimiento, leg. 10-40, f. 1-2.

²³⁸ AHPC. Corregimiento, leg. 7-1, ff. 12, 17.

Si durante el siglo XVII Santander era el principal puerto exportador de lana, las mejores comunicaciones con Castilla, las ventajas comerciales y fiscales y la superioridad demográfica de Bilbao acabó desplazando a la ciudad cántabra de este comercio²³⁹. Es más, el avance de los navíos vascos, atrincherados en su sistema fiscal privilegiado, obligó a los puertos de las Cuatro Villas a desplazar los destinos comerciales a distancias y destinos europeos más alejados a medida que avanzaba el siglo XVII²⁴⁰.

Los principales núcleos de corso fueron en primer lugar Dunkerque, seguido de San Sebastián. Ya se ha comentado que el corso de Dunkerque fue el más poderoso y mejor organizado de la Corona española, con un mayor número de buques corsarios, de marineros dedicados a ello y capturas obtenidas²⁴¹. Le siguió en importancia el de San Sebastián, con casi 400 embarcaciones corsarias. No pudiendo enfrentarse sola a la armada holandesa, la flota de Flandes se dedicó a interceptar embarcaciones. Con todo, esta escuadra tuvo tal poder y reputación que la población de Dunkerque pudo vivir durante setenta años de las presas, además de crear una importante escuela de corsarios²⁴².

En lo que al corso de las Cuatro Villas se refiere, Laredo, junto con Santoña, sumaron 24 armadores con 22 embarcaciones para un total de 33 armadores y 30 buques, conformando una flota importante en la región. Entre 1621 y 1647 fueron 15 las embarcaciones corsarias que se armaron, siendo las Cuatro Villas las que más hicieron por detrás de las 197 de Guipúzcoa y las 44 de Vizcaya²⁴³. El caso de Laredo demuestra además que la debilidad demográfica no era un factor limitativo del corso, incluso a pesar de las varias epidemias sufridas en el XVI²⁴⁴.

²³⁹ En la segunda mitad del XVII, los bilbaínos ya controlaban el 70% de la lana exportada por los puertos castellanos. OTERO LANA, Enrique. *Op. cit.*, p. 55.

²⁴⁰ ECHEVARRÍA ALONSO, María José. *Op. cit.*, pp. 33-35.

²⁴¹ OTERO LANA, Enrique. *Op. cit.*, pp. 53-58.

²⁴² Alcalá-Zamora llega incluso a decir que la doble pérdida de esta base naval en 1646 y 1658 llevó al reconocimiento directo de la independencia de los Países Bajos y a la Paz de los Pirineos. ALCALÁ-ZAMORA Y QUEIPO DE LLANO, José. *Op. cit.*, p. 77.

²⁴³ OTERO LANA, Enrique. *Op. cit.*, p. 119.

²⁴⁴ *Ibidem*, p. 58

Según hemos podido comprobar, eran muchos los intereses que se entretejían en los puertos marítimos alrededor del comercio. La Corona quiso mantener el control de los tráficos, empleando el corso y un encuadre normativo, mientras que las comunidades mercantiles abogaban por un comercio lo más libre posible, quedando en un espacio intermedio los oficiales, que o bien colaboraron a que se cumpliera la ley o bien participaron del comercio ilícito.

CONCLUSIONES

El comercio, con independencia de los conflictos bélicos que se produjeran, siguió su curso y los extranjeros, como intermediarios, jugaron un papel fundamental en ello. Pero no fueron los únicos, pues también fue necesaria la participación directa o indirecta, cuando no de la venalidad, de las autoridades portuarias y de los vecinos del lugar.

Todos aspiraban a participar en el comercio con los españoles de ambos lados del Atlántico y de un modo u otro, lo consiguieron pues en cuanto uno era excluido por los tratados diplomáticos o los decretos de embargos y represalias, otros aprovechaban y ocupaban su lugar rápidamente. En los puertos los oficiales solían verlos con cierta incertidumbre y cautela, pero visto los casos del Corregimiento de Laredo, no fue así para los vecinos, con muchos de los cuales mantenían estrechas relaciones comerciales.

De hecho, la diferencia de intereses entre las autoridades y las gentes del lugar provocó una participación desigual en la gestión del contrabando y en el control de la actividad comercial que a su vez intensificó el problema del contrabando. La comparativa entre Laredo y Santoña ofrece un buen contraste de la intensidad y efectividad del control real sobre el comercio exterior, cuya diferencia se veía influida por la cercanía de dos espacios de distinta jurisdicción, una real y la otra señorial. Teniendo en cuenta la dificultad que hemos visto a la hora de establecer fronteras, resultan comprensibles los

problemas que se generaron en este espacio entre ambas villas por causa de los barcos comerciantes que llegaban a la bahía.

La documentación judicial, así como las órdenes reales revelan que el contrabando de productos prohibidos era un problema estructural, que además fue difícil de controlar porque empleaba los mismos medios y similares procedimientos. Es más, muchas personas mezclaron su trabajo legal con actividades comerciales, en algunos casos ilícitas, contando además con el apoyo en numerosas ocasiones de las propias autoridades, aunque se conoce que los veedores ejercieron una gran labor en el control del contrabando. En todo caso, comerciantes y oficiales asumieron los riesgos, generándose fuertes lazos interpersonales entre todos ellos.

Laredo, a pesar de su tamaño y de tener un comercio limitado, no dejó de ser relevante, lo cual es perceptible ante el hecho de que había veedores y subveedores trabajando en el Corregimiento, así como el propio corregidor tenía que ser principalmente de capa y espada. La imposición de estos oficiales no hizo sino acrecentar el poder real en el territorio, si bien es cierto que las propias necesidades de la Corona, así como la continua expedición de licencias especiales en un intento de legalizar de manera controlada los intercambios con el enemigo, ofrecieron oportunidades a sus vasallos y a potencias extranjeras que evidentemente no desaprovecharon.

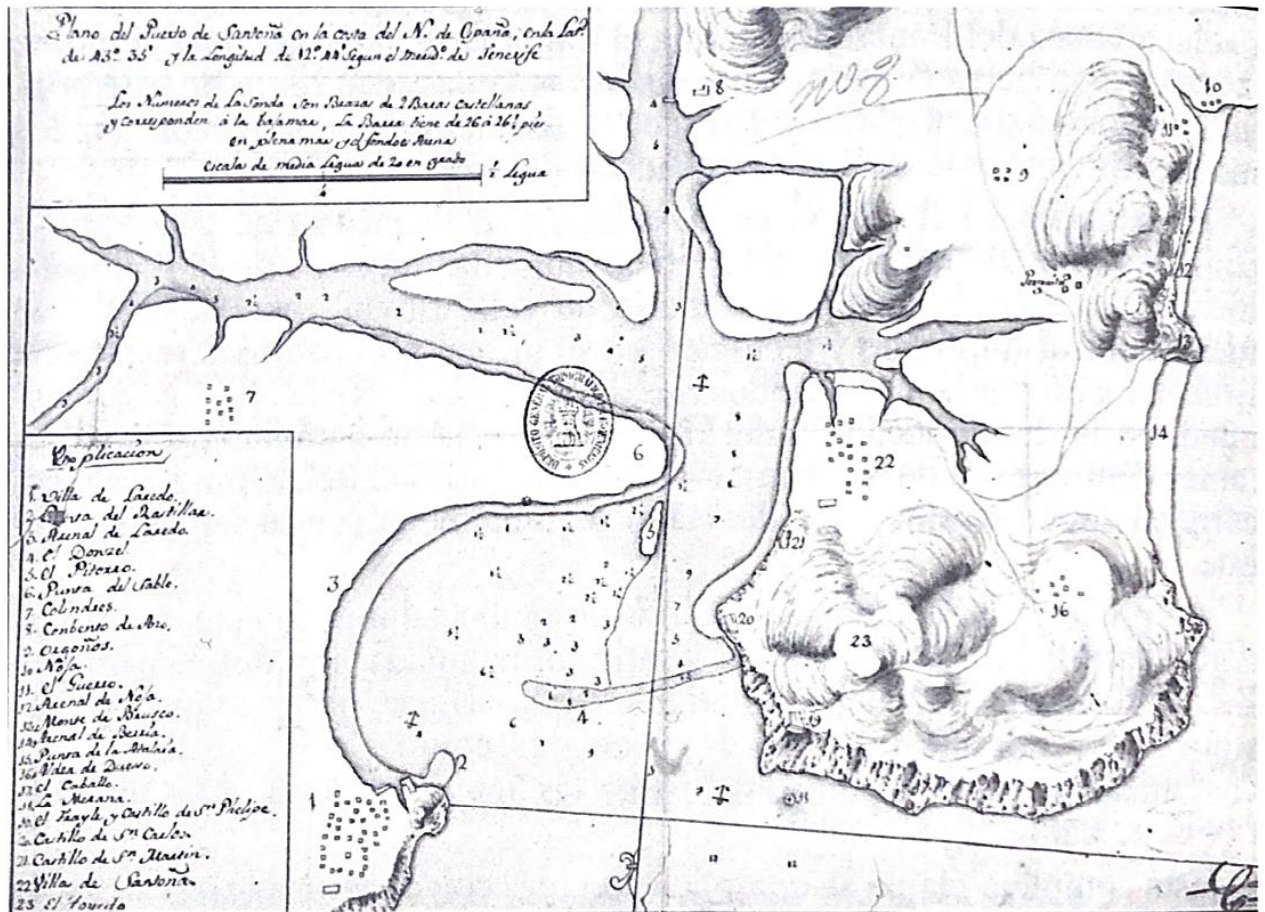
Ahora bien, medir la eficacia del control del comercio, así como la participación de los vasallos y extranjeros tanto en el control como en el contrabando, excedía los objetivos de este trabajo, entre otros porque las fuentes judiciales, a pesar de sus grandes ventajas, no permiten el análisis cuantitativo del fenómeno. Aun conteniendo en algunos legajos datos cuantitativos, éstos no son suficientes como para dar unos resultados generalizables.

Con todo, podemos decir a partir de los casos estudiados que Laredo puso gran empeño en controlar el comercio y en prohibir la entrada de productos de contrabando y evitar fraudes. Y ya no sólo en el contexto de la Guerra de los Treinta Años. La cercanía del Corregimiento de Laredo a otros espacios de diferente jurisdicción influyó notablemente en el desarrollo del comercio marítimo y en la intensidad y efectividad de su control. Esto se ha visto con los problemas derivados de los intereses de Santoña, como villa señorial, la cual se convirtió en una continua vía de escape para el comercio ilegal, favorecido en buena medida por la propia actitud de los vecinos frente a los laredanos. Pero también incidieron los espacios exentos y que eran cercanos al Corregimiento, como las provincias vascas, que indudablemente, contando con un nivel mayor de comercio gracias a las ventajas fiscales, no sólo desviaron el tráfico mercantil hacia Bilbao y Guipúzcoa, sino que también sirvió de entrada al contrabando. Los islotes exentos de Liendo, Limpias y Colindres dentro del Corregimiento de Laredo también debieron de suponer un desafío a sortear para el fraude y el contrabando.

Por su parte, la monarquía de Felipe IV, recuperando la política de su abuelo Felipe II, demostró un gran empeño en mantener guerras comerciales con sus vecinos en el mar del Norte, mostrando un especial interés en controlar el comercio marítimo, así como los fraudes y el contrabando, para lo cual se sirvió de armas, como el corso, y de instituciones específicas, como la Junta de Contrabando. En cambio, esto choca un tanto con el escaso interés general por condenar a los implicados en las actividades mercantiles ilegales. Asimismo, la concesión de licencias debido a la gran demanda de productos del Norte abría una brecha en las prohibiciones que indirectamente suponía cierto fracaso de la política económica de la Monarquía.

ANEXOS

1. Mapa del estuario del Asón, bahía de Santoña y ría de Treto, con la villa de Laredo a la entrada del estuario



Título original:

Plano del Puerto de Santoña en la costa del N de España..., ca. 1750. AGMM, Cartoteca, a, I, 3, sig. A-7-5.

Los fondeaderos están indicados con anclas.

La villa de Laredo destaca a la entrada del estuario.

Fuente:

PALACIOS RAMOS, Rafael. *Un presidio ynconquistable ... op. cit.*, p. 30.

2. Contenido de los documentos

Ejemplo 1

Sobre el embargo de mercaderías traídas a Laredo por el navío flamenco el Oriente, procedente de Dunkerque.

Corregimiento, leg. 6-19 (79 folios)

1632, Laredo

Todos los documentos están en lengua romance. Su estado de conservación es bueno, salvo por un par de páginas.

- Denuncia del fiscal
- Petición/ defensa de Pedro de Señá
- Petición/ pedimento del fiscal
- Consulta
- Defensa de Pedro de Señá
- Defensa/ petición de Pedro de Señá
- Petición del fiscal
- Petición del fiscal de añadir las cédulas a las pruebas
- Copia de la cédula real del 16 de mayo de 1628
- Copia de la cédula real de 31 de agosto de 1630
- Petición del fiscal de añadir un interrogatorio de su parte
- Interrogatorio del fiscal
- Presentación de testigos por parte del fiscal (dos)
- Interrogatorio de Pedro de Señá para preguntar a los testigos de su parte
- Presentación de testigos por parte de Pedro de Señá (4 documentos)
- Juramento de los testigos franceses
- Testimonios de la parte de Pedro de Señá (7)
- Pedimento de Pedro de Señá
- Testimonio de un testigo presentado por el fiscal
- Alegación de Pedro de Señá
- Sentencia definitiva 15 de junio
- Petición de Carlos Belio
- Pregón y subasta/remate, 10 de septiembre
- Petición del fiscal
- Tasación costas
- Autos en total: 13
- Notificaciones: 17

Ejemplo 2

Pleito por traslado y posesión de un barco inglés, Ricardo Fermeris, cargado de sal.

Corregimiento, leg. 7-1 (24 folios)

1642, Laredo

Los primeros folios no se han conservado bien y muchos tienen el borde quemado, por lo que faltan palabras o trozos. A grandes rasgos el legajo consta de varios documentos, todos en castellano a excepción de uno que es una carta escrita en inglés.

- Declaración del teniente general de corregimiento, 9.10.1642 (copia)
- Declaración de Don Juan del Hoyo, 9.10.1642 (copia)
- Declaración de Diego de Quintana, 9.10.1642 (copia)
- Declaración de Francisco de Salas, 9.10.1642 (copia)
- Declaración de Santiago de Guriezo, 9.10.1642 (copia)
- Carta en inglés de Guillermo Arandell, 8.10.1642
- Traducción de la carta por Diego de Quintana, 16.10.42
- Respuesta de Juan Perez de Uracandi, en Bilbao.
- Declaración o defensa de Guillermo Arandell
- Declaración o defensa de Ricardo Fermeris, 19.10.42
- Confesión de Ricardo Fermeris, 19.10.42
- Confesión de Guillermo Arandell, 19.10.42
- Petición de los cinco marineros que fueron presos
- Acusación/ petición de Thomas Bourel
- Petición de absolución y liberación de Guillermo Arandell
- Defensa de Uracandi en nombre de Ricardo Fermeris, 20.10.42
- Resolución final del pleito, 20.10.42
- Autos en total: 11
- Notificaciones: 7

FUENTES

Manuscritas

AHPC. Corregimiento, leg. 6-19. *Sobre el embargo de mercaderías traídas a Laredo por el navío flamenco el Oriente, procedente de Dunkerque.*

AHPC. Corregimiento, leg. 6-18. *Real Provisión para que las justicias de Santoña no impidan a los navíos que lleguen a su puerto ir a hacer registro a Laredo.*

AHPC. Corregimiento, leg. 7-1. *Pleito por traslado y posesión de un barco inglés, Ricardo Fermeris, cargado de sal*

AHPC. Corregimiento, leg. 10-40. *Sobre el navío español Nuestra Señora del Rosario.*

Impresas

“Cédula Real en que con motivo de la contradicción hecha en Sevilla por los naturales del Señorío de Vizcaya à la venta de una partida de clavos de hierro aprehendida en una presa, Su Magestad declara, que los Ministros de Almirantazgo puedan vender en estos Reynos qualesquier navíos, ò mercaderías de contrabando, y y prohibidas, que les pertenecieren: previniendo nuevamente la forma de su registro y venta: expedida en Aranjuez à 6 de mayo de 1625”. ABREU Y BERTODANO, Joseph Antonio de. *Colección de los Tratados de paz*, Parte I [en línea]. Antonio Marin, Juan de Zúñiga y Viuda de Diego Peralta, imp., 1744, pp. 476-477. Disponible en: <http://bdh-rd.bne.es/viewer.vm?id=0000041390&page=1> (última consulta: 20.8.2020)

“Cédula Real en que innovándose lo dispuesto por el Capitulo 24 de la Cedula de Institución del Almirantazgo, en orden à la venta de las mercaderías que se declaran por de comisso, se mande, que la venta de ellas se haga à estilo mercantil,

sin sacarlas al pregon y publica almoneda: fecha Balbastro à 17 de febrero de 1626”. ABREU Y BERTODANO, Joseph Antonio de. *Colección de los Tratados de paz*, Parte I [en línea]. Antonio Marin, Juan de Zúñiga y Viuda de Diego Peralta, imp., 1744, pp. 544-545. Disponible en: <http://bdh-rd.bne.es/viewer.vm?id=0000041390&page=1> (última consulta: 20.8.2020)

“Cédula Real, (...) en que Su Magestad concede à los corsarios, entre otros privilegios y mercedes, la facultad de poder llevar à la parte, que mas comoda, y cerca les estuviere, las presas que hicieren: fecha en Madrid à 27 de agosto de 1623”. ABREU Y BERTODANO, Joseph Antonio de. *Colección de los Tratados de paz*, Parte I [en línea]. Antonio Marin, Juan de Zúñiga y Viuda de Diego Peralta, imp., 1744, p. 431. Disponible en: <http://bdh-rd.bne.es/viewer.vm?id=0000041390&page=1> (última consulta: 20.8.2020)

“Ordenanza de Su Magestad, que ha de guardar la Esquadra de navíos de alto bordo, destinada para limpiar de enemigos las costas de Cantabria, Galicia y Asturias (...), con declaración de los privilegios, y preeminencias que han de gozar los que sirvieren en ella (...) à 24 de enero de 1633”. ABREU Y BERTODANO, Joseph Antonio de. *Colección de los Tratados de paz*, Parte II [en línea]. Antonio Marin, Juan de Zúñiga y Viuda de Diego Peralta, imp., 1745, pp. 457-461. Disponible en: <http://bdh-rd.bne.es/viewer.vm?id=0000041390&page=1> (última consulta: 20.8.2020)

“Ordenanza de su majestad para navegar en corso, assi contra Turcos, Moros, y Moriscos, como contra los Rebeldes de las Islas de Holanda y Zelanda: dada en el Pardo à 24 de diciembre de 1621”. ABREU Y BERTODANO, Joseph Antonio de. *Colección de los Tratados de paz*, Parte I [en línea]. Antonio Marin, Juan de Zúñiga y Viuda de Diego Peralta, imp., 1744, pp. 111-113. Disponible en:

<http://bdh-rd.bne.es/viewer.vm?id=0000041390&page=1> (última consulta: 20.8.2020)

CERVANTES SAAVEDRA, Miguel de. *Entremés de La elección de los alcaldes de Daganzo. Ocho comedias y ocho entremeses nuevos nunca representados* [en línea]. Florencio Sevilla Arroyo, ed., Alicante: Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes, 2001 [1615]. Disponible en: http://www.cervantesvirtual.com/obra-visor/la-eleccion-de-los-alcaldes-de-daganzo--0/html/ff322250-82b1-11df-acc7-002185ce6064_5.html (última consulta: 28.09.2020)

Contrabando [en línea: consulta 4.7.2020] *Diccionario de Autoridades*, tomo 2 (1729). Francisco del Hierro, impr., Real Academia Española, ed. Disponible en: <http://bdh-rd.bne.es/viewer.vm?id=0000053799&page=1>

Contrabando [en línea: consulta 4.7.2020] Sebastián de COVARRUBIAS. *Tesoro de la Lengua castellana o española* (1611). Luis Sánchez, imp. y ed. Disponible en: <http://bdh-rd.bne.es/viewer.vm?id=0000178994&page=1>

Fraude [en línea: consulta 4.7.2020] *Diccionario de Autoridades* tomo 3 (1732). Francisco del Hierro, impr., Real Academia Española, ed. Disponible en: <http://bdh-rd.bne.es/viewer.vm?id=0000053799&page=1>

RICHELIEU, Armand Jean du Plessis, Duc de. *Testamento político del cardenal duque de Richelieu, primer ministro de Francia en el reinado de Luis XIII* [en línea]. Juan García Infanzón, imp. 1696 [1691]. Disponible en: http://books.google.com/books/about/Testamento_politico_del_cardenal_duque_d.html?hl=es&id=GgzXnleDBDYC (última consulta: 28.09.2020)

BIBLIOGRAFÍA

ALCALÁ-ZAMORA Y QUEIPO DE LLANO, J. *España, Flandes y el Mar del Norte (1618-1639). La última ofensiva europea de los Austrias madrileños*. Barcelona: Planeta, 1975.

ALLOZA APARICIO, Ángel. *Europa en el mercado español. Mercaderes, represalias y contrabando en el siglo XVII*. Valladolid: Junta de Castilla y León, Conserjería de Cultura y Turismo, 2006.

- “Guerra económica y comercio europeo en España, 1624-1674. Las grandes represalias y la lucha contra el contrabando”. *Hispania: Revista española de historia*, 65/219 (2005) pp. 227-280.
- “La junta del Almirantazgo y la lucha contra el contrabando, 1625-1643”. *Espacio, Tiempo y Forma. Serie IV, Historia Moderna*, 16 (2003) pp. 217-254.

ALLOZA APARICIO, Ángel y CÁRCELES DE GEA, Beatriz. *Comercio y riqueza en el siglo XVII: estudios sobre cultura, política y pensamiento económico*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2009.

AZNAR Y MARTÍNEZ, Daniel. “Una caída en desgracia naval: el arzobispo almirante Escoubleau de Sourdis y el fracaso del sitio de Tarragona. 1641” en GARCÍA HURTADO, Manuel-Reyes; REY CASTELAO, Ofelia y GONZÁLEZ LOPO, Domingo L. (coord.). *El mar en los siglos modernos. O mar nos séculos modernos*. Vol. 2. Santiago de Compostela: Xunta de Galicia, 2009, pp. 87-99.

BARÓ PAZOS, Juan. “Laredo y el corregimiento de las Cuatro Villas” en BARÓ PAZOS, Juan y SERNA VALLEJO, Margarita (eds.). *El Fuero de Laredo en el Octavo Centenario de su Concesión*. Santander: Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cantabria, 2001, pp. 367-403.

- BENITO DE LA GALA, Julia y MANTECÓN MOVELLÁN, Tomás Antonio. “Redes delictivas y formas de crimen organizado en las ciudades de la Europa atlántica durante el Antiguo Régimen”. *Anuario IEHS. Instituto de Estudios Histórico-Sociales*, 25 (2010) pp. 179-203.
- BERNIS, Carmen. *Indumentaria española en tiempos de Carlos V*. Madrid: Instituto Diego Velázquez, 1962.
- BLANCO NÚÑEZ, José María. “Organización y semántica naval moderna”. *Cuadernos de Historia. Anejos*, V (2006) pp. 187-200.
- CARRASCO VÁZQUEZ, Jesús. “Contrabando, moneda y espionaje. (El negocio del vellón, 1606-1620)”. *Hispania: Revista española de historia*, LVII/3, 197 (1997) pp. 1081-1105.
- CASADO ALONSO, Hilario. “Crecimiento económicos y redes de comercio interior en la Castilla septentrional (siglos XV-XVI)” en FORTEA PÉREZ, José Ignacio (coord.). *Imágenes de la diversidad: el mundo urbano en la Corona de Castilla (siglos XVI-XVIII)*. Santander: Universidad de Cantabria, 1997, pp. 283-322.
- CASADO SOTO, José Luis. “Barcos para la guerra. Soporte de la Monarquía Hispánica”. *Cuadernos de Historia. Anejos*. V (2006) pp. 15-53.
- “Aproximación al perfil demográfico y urbano de Laredo entre los siglos XVI y XVIII” en *POBLACIÓN y sociedad en la España cantábrica durante el XVII: IV Ciclo de Estudios Históricos de Cantabria, mayo, 1982*. Santander: Institución Cultural de Cantabria, 1985, pp. 51-80.
 - *Cantabria vista por los viajeros de los siglos XVI y XVII*. Santander: Institución Cultural de Cantabria, Diputación Provincial, 1980.

- COOPER, J. P. (dir.). *Historia del Mundo Moderno. IV La decadencia española y la guerra de los treinta años. 1610-1648/59*. Barcelona: Editorial Román Sopena, 1976.
- DÍAZ GONZÁLEZ, Francisco Javier. “La creación de la Real Junta del Almirantazgo (1624-1628)”. *Espacio, Tiempo y Forma. Serie IV, Historia Moderna*, 12 (1999) pp. 91-128.
- DOMÍNGUEZ ORTIZ, Antonio. *Los extranjeros en la vida española durante el siglo XVII; y otros artículos*. Sevilla: Diputación, 1996.
- “Guerra económica y comercio extranjero en el reinado de Felipe IV”. *Hispania: Revista española de historia*, 89 (1963) pp. 71-110.
 - “El Almirantazgo de los Países Septentrionales y la política económica de Felipe IV”. *Hispania: Revista española de historia*, 27 (1947) pp. 272-290.
- ESCOBEDO ROMERO, Rafael. “Sospechosos habituales: contrabando de tabaco y comerciantes extranjeros en los puertos españoles” en VILLAR GARCÍA, María Begoña y PEZZI CRISTÓBAL, Pilar (eds.). *Los extranjeros en la España moderna. Actas del I coloquio internacional. Málaga 28-30 de noviembre de 2002*. Málaga: Portadilla, 2003, pp. 313-325.
- “El contrabando y la crisis del Antiguo Régimen en Navarra (1778-1808)”. *Príncipe de Viana*, 61/221 (2000) pp. 695-730.
- GALLEGO JIMÉNEZ, Alberto. *Conflictividad y lucha por el espacio de una villa costera del Antiguo Régimen. Los conflictos de competencia de jurisdicción de Santoña: su lucha por el espacio y los recursos con las villas de Argoños, Laredo y la Junta de Siete Villas*. Santander: Parlamento de Cantabria, Ayuntamiento de Argoños, Asociación Cultural Árgoma, 2003

- GELABERT GONZÁLEZ, Juan Eloy. “Las repercusiones sobre el comercio atlántico de la guerra y la política (siglos XVI-XVII)” en FERNÁNDEZ DE PINEDO, Emiliano (coord.). *El Abra ¿Mare Nostrum? Portugalete y el mar. Actas de la IV Jornadas de Estudios Históricos “Noble Villa de Portugalete”*. Portugalete: Ayuntamiento de Portugalete, 2005, pp. 107-130.
- ISRAEL, Jonathan Irvine. *The Dutch Republic and the Hispanic World 1606-1661*. Oxford: Clarendon Press, 1982.
- LANZA GARCÍA, Ramón. *Miseria, cambio y progreso en el Antiguo Régimen. Cantabria, siglos XVI-XVIII*. Santander: PUBliCan, Ediciones de la Universidad de Cantabria, 2010.
- LÓPEZ BELINCHÓN, Bernardo José. “«Sacar la sustancia al reino». Comercio, contrabando y conversos portugueses, 1621-1640”. *Hispania: Revista española de historia*, LXI/3, núm. 209 (2001) pp. 1017-1050.
- MANTECÓN MOVELLÁN, Tomás Antonio. “Obligaciones y lealtades contrapuestas en la España del siglo XVII: Oficiales del rey, agentes de contrabando de moneda y metales preciosos” en GARCÍA HURTADO, Manuel-Reyes (ed.). *Soltando amarras. La costa noratlántica ibérica en la Edad Moderna*. A Coruña: Universidade da Coruña, Servizo de Publicacións, 2019, pp. 103-123.
- “Puertos, ciudades y culturas portuarias en la España Atlántica: Construyendo y rompiendo fronteras en la Edad Moderna” en GARCÍA HURTADO, Manuel-Reyes y REY CASTELAO, Ofelia (eds.). *Las ciudades portuarias y su universo cultural (siglos XIV-XXI)*. Santiago de Compostela: Servizo de Publicacións, Universidade de Santiago de Compostela, coa la colaboración de Universidade da Coruña, 2016, pp. 131-148.

- “Hampas contrabandistas en la España Atlántica de los siglos XVII y XVIII” en FERNÁNDEZ DE PINEDO, Emiliano et al. *El Abra: ¿mare nostrum?: Portugalete y el mar: actas de la IV Jornadas de Estudios Históricos "Noble Villa de Portugalete"*. Portugalete: Ayuntamiento, 2005, pp. 131-172.
- *Conflictividad y disciplinamiento social en la Cantabria rural del Antiguo Régimen*. Santander: Universidad de Cantabria, Fundación Marcelino Botín, 1997.

MELÓN JIMÉNEZ, Miguel Ángel. *Hacienda, comercio y contrabando en la Frontera de Portugal (siglos XV-XVIII)*. Cáceres: Cien Ediciones, 1999.

MERLUZZI, Manfredi. y SABATINI, Gaetano. “Introducción” en FAVARÒ, Valentina; MERLUZZI, Manfredi y SABATINI, Gaetano (eds.). *Fronteras. Procesos y prácticas de integración y conflictos entre Europa y América (siglos XVI-XX)*. Madrid: Fondo de Cultura Económica, 2017, pp. 1-24.

MOUTOUKIAS, Zacarias. “Negocios y redes sociales: modelo interpretativo a partir de un caso rioplatense (siglo XVIII)”. *Cahiers du monde hispanique et luso-brésilien Caravelle*, 67 (1997) pp. 37-55.

- “Burocracia, contrabando y autotransformación de las élites Buenos Aires en el siglo XVII”. *Anuario del IEHS: Instituto de Estudios histórico sociales*, 3 (1988) pp. 213-248.

MUÑOZ MERINO, Ana. *El delito de Contrabando*. Pamplona: Aranzadi Editorial, 1992.

OTERO LANA, Enrique. “El corso del Flandes español como factor de guerra económica”. *Studia histórica, Historia Moderna*, 27 (2005) pp. 111-133.

- *Los corsarios españoles durante la decadencia de los Austrias. El corso español del Atlántico peninsular en el siglo XVII (1621-1697)*. Madrid: Ministerio de Defensa, Secretaría General Técnica, 1992.

- PAJARES GONZÁLEZ, Álvaro. “Corrupción y anticorrupción en el gobierno municipal de ámbito señorial en la Edad Moderna” en GIL MARTÍNEZ, Francisco y VILLARREAL BRASCA, Amorina. *Estudios sobre la corrupción en España y América (siglos XVI-XVIII)*. Almería: Universidad de Almería, 2017, pp. 305-322.
- PALACIO RAMOS, Rafael. *El Corregimiento de Laredo y el Gobierno de Cantabria en el Antiguo Régimen*. Laredo: Asociación de Amigos del Patrimonio de Laredo, 2011.
- *Un presidio ynconquistable: la fortificación de la bahía de Santoña entre los siglos XVI y XIX*. Santoña: Ayuntamiento; Madrid: Ministerio de Defensa, 2004.
- PÉREZ GARCÍA, José Manuel. “Factores de desarrollo demográfico en la España costera: el papel del mar” en GARCÍA HURTADO, Manuel-Reyes; REY CASTELAO, Ofelia y GONZÁLEZ LOPO, Domingo L. (coord.). *El mar en los siglos modernos. O mar nos séculos modernos*. Vol. 1. Santiago de Compostela: Xunta de Galicia, 2009, pp. 17-52.
- PERUSSET VERAS, Macarena. “Comportamientos al margen de la ley: contrabando y sociedad en Buenos Aires en el siglo XVII”. *Historia Crítica*, 33 (2007) pp. 158-185.
- REY CASTELAO, Ofelia. “Los extranjeros en la cornisa cantábrica durante la Edad Moderna” en VILLAR GARCÍA, María Begoña y PEZZI CRISTÓBAL, Pilar (eds.). *Los extranjeros en la España moderna: Actas del I Coloquio internacional, celebrado en Málaga del 28 al 30 de noviembre de 2002*. Málaga: Portadilla, 2003, pp. 23-58.
- RÓDENAS VILAR, Rafael. “Un gran proyecto anti-holandés en tiempo de Felipe IV. La destrucción del comercio rebelde en Europa”. *Hispania: Revista española de historia*, 88 (1962) pp. 542-558.

- RODRÍGUEZ FERNÁNDEZ, Agustín. “El Fuero de Laredo y los conflictos jurisdiccionales de la villa (siglos XIII-XVII)” en BARÓ PAZOS, Juan y SERNA VALLEJO, Margarita (eds.). *El Fuero de Laredo en el Octavo Centenario de su Concesión*. Santander: Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cantabria, 2001, pp. 265-322.
- RUIZ MARTÍN, Felipe. “La etapa marítima de las guerras de religión. Bloqueos y contrabloqueos”. *Estudios de Historia Moderna*, III (1953) pp. 181-214.
- SANZ CAMAÑES, Porfirio. *Diplomacia hispano-inglesa en el siglo XVII. Razón de Estado y Relaciones de Poder durante la Guerra de los Treinta años, 1618-1648*. Cuenca: Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha, 2002.
- STRADLING, Robert A. *La armada de Flandes. Política naval española y guerra europea, 1568-1668*. Madrid: Cátedra, 1992.
- TRUCHUELO GARCÍA, Susana y MANTECÓN MOVELLÁN, Tomás Antonio. “La(s) frontera(s) exteriores e interiores de la Monarquía Hispánica perspectivas historiográficas”. *Historia Crítica*, 59 (2015) pp. 19-39.
- TRUCHUELO GARCÍA, Susana. “Fronteras marítimas en la Monarquía de los Habsburgo: el control de la costa cantábrica”. *Manuscripts*, 32 (2014) pp. 33-60.
- “Oficiales reales y locales contraventores de la legalidad comercial: ejemplos en el País Vasco litoral en el siglo XVI”. DUBERT GARCÍA, Isidro et al. (coord.). *El mar en los siglos modernos. O mar nos séculos modernos*. Vol. 2. Santiago de Compostela: Xunta de Galicia, 2009, pp. 427-438.
 - “Apuntes en torno al comercio y al contrabando en la costa vasca (siglos XV-XVII)” en FERNÁNDEZ DE PINEDO, Emiliano (coord.). *El Abra ¿Mare Nostrum? Portugalete y el mar. Actas de la IV Jornadas de Estudios Históricos*

“Noble Villa de Portugalete”. Portugalete: Ayuntamiento de Portugalete, 2005, pp. 173-193.

VALLADARES, Rafael. *La rebelión de Portugal. 1640-1680. Guerra, conflicto y poderes en la monarquía hispánica*. Valladolid: Junta de Castilla y León. Consejería de Educación y Cultura, 1998.

ZABALA URIARTE, Aingeru. “Estado de la cuestión, carencias y líneas de investigación en el comercio Cantábrico de la Edad Moderna”. *Obradoiro Historia Moderna*, 17 (2008) pp. 113-153.